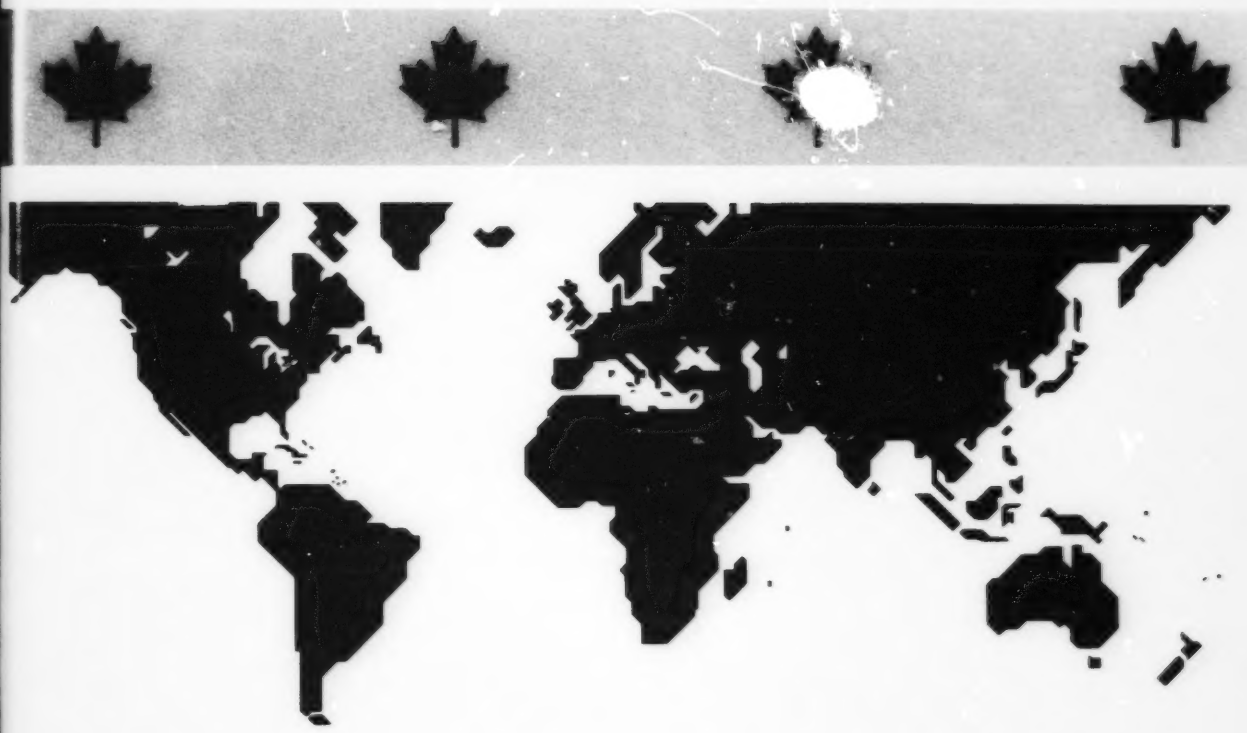
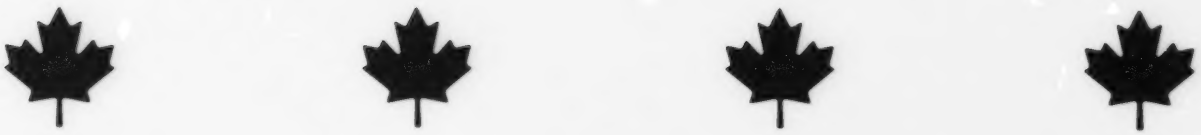
LES SERVICES DE TRANSPORT : GUIDE DE L'EXPORTATEUR



Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada

Canada

LES SERVICES DE TRANSPORT : GUIDE DE L'EXPORTATEUR



Direction des services de transport (EMT)
Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada
1992

Printed on recycled paper
Imprimé sur du papier recyclé

93-01432/

Also available in English

Table des matières

Liste des figures et tableaux 4

Avant-propos 5

Introduction 6

Chapitre 1 Les modes de transport international 8

L'évaluation des besoins en matière de transport 8
Le transport routier 8
1. Aspects généraux 8
2. Les types de services offerts 8
3. Le matériel de transport routier 10
Le transport ferroviaire 11
1. Aspects généraux 11
2. Les services de terminaux de distribution 11
3. Le matériel de transport ferroviaire 11
Le transport maritime 12
1. Aspects généraux 12
2. Les services maritimes internationaux 12
3. Le matériel de transport maritime 13
Le transport aérien 14
1. Aspects généraux 14
2. Les services aériens internationaux 14
3. Le matériel de transport aérien 16
Les liaisons intermodales 16
1. Aspects généraux 16
2. Les types de transport intermodal 17
3. Les services de transport intermodal 17
La manutention et l'arrimage du fret 19

Chapitre 2 Les intermédiaires du transport 20

Observations générales 20
Les courtiers en transport 20
Les transitaires et les groupeurs de fret 20
L'Association des transitaires internationaux canadiens 22
Le choix et l'évaluation d'un intermédiaire du transport 22
1. Le choix 22
2. La négociation et l'achat du service 22
3. L'évaluation 24

Chapitre 3 La gestion des risques du transport 25

La responsabilité civile du transporteur 25
1. Les exonérations 25
2. Les connaissements et la responsabilité civile 25
L'assurance sur fret 26
1. L'assurance maritime : généralités 26
2. L'obtention de l'assurance 27
3. Les types de polices 27
4. Les garanties 28
5. Les tarifs 28

Chapitre 4 Les documents de transport 30

Le connaissement du transporteur 30
Le récépissé (ou connaissement) du transitaire 34
La lettre de transport aérien 39

Annexe I La manutention : préparation des marchandises en vue du transport 40

Les responsabilités 40
1. Principes généraux 40
2. Méthodes particulières aux modes de transport 40
3. L'inspection du matériel de transport 40
4. Les envois groupés 41
5. Les marchandises dangereuses 41
6. Pour obtenir des conseils 42
Les techniques de manutention propres aux marchandises 42
1. Les marchandises en vrac 42
2. Les marchandises regroupées en unités de chargement 42
3. Les marchandises mises en conteneurs 43
Les techniques de manutention propres aux types d'emballage 43
1. Les sacs 43
2. Les ballots 44
3. Les boîtes de carton 44
4. Les petits colis et les caisses 44
5. Les barils et tonneaux 44
6. Les palettes 44
7. Les rouleaux et bobines 45
8. Les machines 45
9. Les véhicules 45
Les techniques de manutention propres aux types de déplacements 45
1. Le transport maritime 45
2. Le transport aérien 46

Annexe II Documents de référence et adresses utiles 48

Publications spécialisées 48

Publications de la Chambre de commerce internationale 48

Publications d'Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada 48

Autres publications gouvernementales 49

Organismes professionnels 49

Instituts professionnels 49

Organismes et ministères du gouvernement fédéral 49

Centres du commerce international 50

Liste des figures et tableaux

Figures

Figure 1 : Intervenants des échanges commerciaux internationaux 6

Figure 2 : Dimensions standard des conteneurs 13

Figure 3 : Conteneurs de transport air-sol 15

Figure 4 : Intervenants du transport intermodal 18

Figure 5 : Les différents intermédiaires du transport 23

Figure 6 : Exemple de certificat d'assurance 29

Figure 7 : Exemple de connaissement maritime 31

Figure 8 : Exemple de lettre de voiture «rail» 33

Figure 9 : Exemple de lettre de voiture «route» 35

Figure 10 : Exemple de connaissement direct fourni par un transitaire 36

Figure 11 : Exemple de lettre de transport aérien (1) 37

Figure 12 : Exemple de lettre de transport aérien (2) 38

Tableaux

Tableau 1 : Modes de transport 9

Avant-propos

Le présent document s'inscrit dans le cadre d'une série de publications destinées à répondre aux problèmes de distribution et de transport auxquels doivent faire face les exportateurs canadiens. Il a été préparé dans le but de venir en aide aux entreprises de taille petite et moyenne, qui ont souvent besoin de conseils en matière de transport. On y aborde tous les modes de transport et divers aspects connexes qu'il est important de connaître. Les exportateurs qui n'utilisent qu'un seul mode de transport y puiseront également des renseignements utiles.

La collection comprend d'autres titres, notamment *Les marchés d'exportation : la filière des maisons de commerce, Choix et utilisation d'un agent commercial aux États-Unis, L'exportateur canadien et le commerce de compensation, Choix et utilisation des représentants et distributeurs étrangers* et *Arrimage sécuritaire*. Parmi les autres publications à venir, citons *Documentation et crédits documentaires : Guide de l'exportateur.*

Ce guide ne saurait être exhaustif. Ce sont les circonstances et les besoins et exigences des exportateurs qui leur dicteront les décisions à prendre en matière de transport. Comme la situation évolue constamment dans ce secteur, on conseille aux exportateurs de confirmer les renseignements fournis dans ce guide avant d'agir.

Les nouveaux exportateurs auront avantage à parcourir la brochure intitulée *Guide de l'exportateur : Conseils pratiques* avant d'entreprendre la lecture des publications susmentionnées, où ils trouveront des renseignements plus complets et plus spécialisés. On peut voir à l'annexe II, à la fin du présent document, la marche à suivre pour se procurer tous ces ouvrages.

Nous invitons le lecteur à nous faire parvenir à l'adresse suivante toute observation au sujet de la présente brochure ou toute suggestion concernant d'autres ouvrages susceptibles d'être utiles aux exportateurs :

Direction des services de transport
Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2

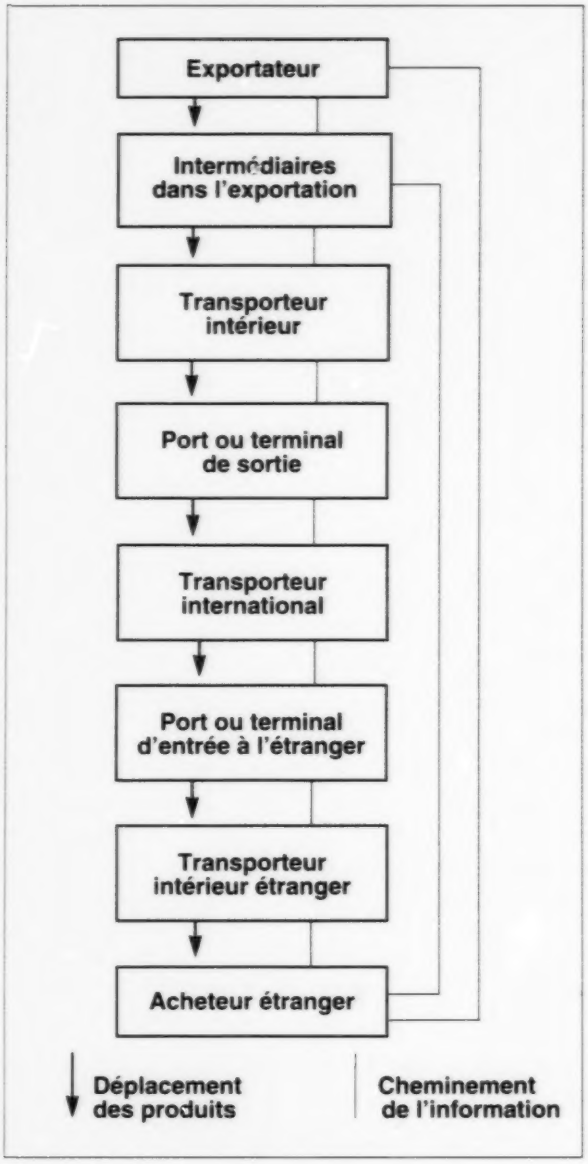
Introduction

Les entreprises canadiennes qui désirent relever le défi des marchés étrangers trouveront ici des conseils pratiques sur le transport et la documentation dans un contexte d'exportation. Bien que le transport soit le principal sujet de cet ouvrage, il existe des liens inextricables entre cet aspect de l'exportation et celui des documents nécessaires. La présente brochure analyse ces éléments du point de vue tant de la pratique que des modalités administratives, de manière que les entreprises canadiennes puissent y puiser des indications qui leur permettront de jeter les bases d'une exportation réussie.

La figure 1 montre tous les intervenants éventuels du transport international. Chacun de ces intervenants possède ses propres exigences en matière d'information et de documentation. Pour les néophytes de l'exportation et même pour les exportateurs expérimentés, le processus peut sembler fort complexe. Mais on peut l'apprivoiser facilement si on aborde successivement chacune de ses étapes, avec ou sans l'aide d'un transitaire.

Le chapitre 1, qui traite des réseaux internationaux de transport, donne un aperçu des modes offerts aux entreprises canadiennes et indique ceux qui conviennent le mieux aux produits à exporter. On y trouvera une description des moyens de transport disponibles (camion, chemin de fer, navire et avion), ainsi qu'une idée générale des services, des options et du matériel particuliers à chacun. Pour réaliser une transaction internationale, il faut cependant avoir recours, la plupart du temps, à plusieurs modes de transport; c'est de cette réalité qu'est né le terme «intermodal». Le lecteur trouvera également dans ce chapitre une explication des réseaux intermodaux et de leurs caractéristiques, ainsi que les options et services offerts.

Figure 1 : Intervenants des échanges commerciaux internationaux



Le chapitre 2 traite des intermédiaires du transport et des services qu'ils offrent. Ces entreprises, que l'on désigne généralement sous le nom de «transitaires», jouent un rôle de premier plan dans la liaison entre l'exportateur et son client. De nombreux exportateurs préfèrent confier à ces intervenants la tâche de prendre les arrangements nécessaires en matière de transport et de préparer les documents, sujets dont il sera question aux chapitres 1 et 4, respectivement.

Le chapitre 3 traite de la responsabilité civile en matière de transport, des exonérations et de la protection disponible, ainsi que des polices d'assurance sur fret et des dispositions connexes.

Le commerce international exige trois principaux types de documents : les documents commerciaux, les documents de transport et les documents gouvernementaux et douaniers. On trouvera dans le chapitre 4 des indications, assorties d'exemples, sur les documents de transport. Pour plus d'information sur les documents commerciaux et les documents gouvernementaux et douaniers, ainsi que sur le transfert des paiements, consulter la brochure *Documentation et crédits documentaires : Guide de l'exportateur* (voir l'annexe II).

L'annexe I traite d'un aspect plus technique, à savoir la préparation des marchandises pour l'exportation. On y décrit les responsabilités des intervenants et les méthodes de manutention à employer selon les produits, l'unité de chargement et l'itinéraire.

Enfin, on trouvera à l'annexe II une liste des publications provenant du secteur privé et des gouvernements, le nom des associations industrielles et professionnelles du domaine et une liste des ministères intéressés et des Centres du commerce international.

Chapitre 1
Les modes de transport international

L'évaluation des besoins en matière de transport

Vous venez de conclure une importante vente avec un client sur un marché extérieur. Il vous faut maintenant acheminer la marchandise à temps, en parfait état et au meilleur coût possible. Pour y parvenir, vous devez commencer par déterminer vos besoins et les différents modes de transport qui s'offrent à vous.

- S'agit-il de matières brutes, de ressources naturelles, de pièces d'assemblage ou de produits manufacturés?
- S'agit-il de marchandises à durée de vie critique, fragiles, périssables, dangereuses, explosives ou sensibles aux changements de température ou de pression?
- S'agit-il de produits solides, liquides ou gazeux, de forme ou de dimensions standard ou particulières, lourds ou légers, vivants ou inertes, gros ou petits?
- S'agit-il de produits en vrac ou de colis ordinaires, de grandes ou de petites quantités, de chargements complets ou partiels?
- Comptez-vous expédier la marchandise chaque mois, chaque semaine, chaque jour ou plus souvent, selon un horaire fixe ou à la demande? Faites-vous des envois groupés destinés à différents clients? S'agit-il de voyages sur de courtes ou sur de longues distances?
- Avez-vous besoin d'aide pour l'emballage des marchandises, ou pour le chargement ou le déchargement des véhicules de transport ou des conteneurs? Vos produits doivent-ils être traités en cours de route ou temporairement entreposés?
- Faites-vous la livraison porte à porte? Si oui, recourez-vous à plusieurs modes de transport? Qui offrira ce service? De quels documents de transport avez-vous besoin?
- Quelles sont les conditions de vente de la marchandise? Devez-vous contracter une assurance? Si oui, de quel type : transport, erreurs et omissions, pertes et avaries? Qui prendra les dispositions pour cette assurance?

À partir du tableau 1, déterminez maintenant les modes de transport qui répondent le mieux à vos besoins et analysez les principaux aspects de chacun. Voir description ci-après.

Le transport routier

1. Aspects généraux

Au cours des 50 dernières années, le réseau routier canadien s'est considérablement étendu. En effet, aujourd'hui, le transport par route de charges complètes ou partielles, sur de longues ou de courtes distances, demeure le moyen le plus souple d'assurer le transport de marchandises générales à un coût raisonnable.

Le trafic routier peut être régional (rural et urbain), intra et interprovincial et transfrontalier (entre le Canada et les États-Unis). Au Canada, c'est en Ontario et au Québec qu'il est le plus dense, sans doute en raison de la forte concentration de population et d'industries de ces provinces.

Plus de 50 % de toutes nos exportations vers les États-Unis sont expédiées grâce aux services de transport routier transfrontalier offerts par les transporteurs canadiens et américains, ce qui est bien plus que tout autre mode de transport. On trouve au Canada des entreprises de transport pour «compte d'autrui» (transporteurs commerciaux) et «privées» (appartenant ou louées à des sociétés privées). Les premières englobent les transporteurs publics, les transporteurs à forfait et les entreprises indépendantes.

2. Les types de services offerts

a) Transport pour compte d'autrui

Les transporteurs pour compte d'autrui offrent deux principaux types de services : le transport de charges complètes et le transport de charges partielles.

Tableau 1 : Modes de transport

TRANSPORT	MARITIME	FERROVIAIRE	ROUTIER	AÉRIEN
Distances économiques	Toutes distances. Transport international.	Transport sur longues distances plus avantageux. Certaines liaisons transfrontalières.	Courtes et moyennes distances en deçà de 1 600 km (1 000 milles). Nombreuses liaisons transfrontalières.	300 km (186 milles) et plus. Liaisons transfrontalières et outre-mer.
Charge unitaire maximale	62 000 tonnes dans les Grands Lacs d'amont. 28 000 tonnes dans les Grands Lacs d'aval. 200 000 tonnes et plus en haute mer.	10 000 tonnes pour un grand train-bloc.	Jusqu'à 70 tonnes, selon la réglementation.	Jusqu'à 35 tonnes, selon le type d'avion.
Manutention du vrac	Excellente.	Bonne.	Seulement pour des charges relativement faibles (70 tonnes).	Conteneurisation essentielle.
Manutention des colis	Capacité limitée pour les envois non groupés. Peut transporter des charges unitaires de marchandises conteneurisées ou palettisées.	Frais généraux élevés pour les marchandises non groupées. Conteneurisation accrue.	Très souple pour les marchandises non groupées ou conteneurisées. S'adapte aux expéditions de détail.	Les colis sont expédiés soit individuellement, soit en conteneurs.
Souplesse d'utilisation	Souplesse remarquable sur les Grands Lacs. Transport limité aux voies maritimes naturelles et aménagées.	Grande souplesse des wagons et du matériel. Limité aux voies existantes.	Les camions peuvent se rendre partout où il y a des routes, et beaucoup sont polyvalents. Faciles à acheter et à vendre.	Les avions peuvent circuler presque partout dans le monde.
Forces	Marchandises en vrac à durée de vie non critique.	Expéditions régulières allant jusqu'à 10 000 tonnes avec manutention de type unitaire.	Service de porte à porte.	Marchandises à durée de vie critique, à transporter sur grandes distances.
Faiblesses	Capacité concurrentielle réduite pour les petits envois et les déplacements intérieurs.	Envois irréguliers, petits parcours, points hors réseau.	Transport de quantités relativement petites et coûts unitaires élevés.	Dimensions limitées et coûts très élevés.

En règle générale, le transport de charge complète inclut le ramassage et la livraison de porte à porte. À la livraison, le transporteur demande au destinataire de signer le connaissement préparé par l'expéditeur. Une facture pro forma donnant le détail des frais est ensuite préparée.

Dans le cas du transport de charge partielle, les marchandises sont ramassées par les camions de livraison locaux chez différents expéditeurs et livrées au terminal du transporteur, où elles sont triées, chargées, puis acheminées au terminal correspondant de la ville de destination. On procède à un dernier tri, et les marchandises sont prêtes à être chargées dans des camions locaux qui en assurent la livraison jusqu'à leur destination finale. Il va sans dire qu'avec les nombreuses manipulations de marchandises, ce type de service est plus coûteux que le transport de charge complète.

Toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta, ont adopté des règlements régissant l'exploitation du transport pour compte d'autrui, en vertu desquels les transporteurs doivent être titulaires d'un permis indiquant les routes qu'ils doivent emprunter et le type de marchandises qu'ils peuvent transporter. Toutefois, avec la déréglementation du transport routier interprovincial, ces exigences et restrictions sont un facteur de moins en moins déterminant.

b) Transport privé

Les transporteurs privés ne sont assujettis à aucun règlement (si ce n'est aux règlements en matière de sécurité), mais ne peuvent transporter que des marchandises appartenant à la société propriétaire ou locataire des camions. En outre, les camions ne peuvent être conduits que par leur propriétaire ou un employé. En tant qu'expéditeur et propriétaire ou locataire du camion, la société est responsable de la marchandise en tout temps et à chacune des étapes du transport, du chargement initial à la livraison au point de destination.

Par rapport au transport pour compte d'autrui, le transport privé peut permettre de réaliser d'importantes économies, surtout dans le cas des expéditeurs qui doivent assurer un service régulier. De plus, il permet d'offrir un service à la clientèle de meilleure qualité.

3. Le matériel de transport routier

Les deux principales catégories de matériel utilisé pour le transport routier sont le camion ordinaire et le train routier.

a) Camion ordinaire

Le camion ordinaire est un véhicule automoteur transportant sa charge sur ses propres roues et comportant sur son châssis une cabine, un moteur et un espace pour le chargement.

Relativement facile à manoeuvrer, ce type de camion est pratique pour les livraisons et ramassages en ville et constitue la plus grande partie du parc automobile des transporteurs routiers. Les bétonnières, les camions à benne et à ordures ainsi que les véhicules de livraison des grands magasins appartiennent tous à la catégorie des camions ordinaires.

b) Train routier

Le train routier est un véhicule articulé comportant un tracteur qui tire une ou plusieurs semi-remorques chargées. Les semi-remorques s'attellent ou se détellent en quelques minutes, et les attelages sont assez normalisés.

Le nombre d'essieux d'un tracteur ainsi que leur empattement déterminent la capacité brute pour laquelle le véhicule peut être immatriculé, sous réserve des lois provinciales et territoriales régissant les poids. Des règlements régissent aussi le nombre de semi-remorques pouvant être tirées par un même tracteur, ainsi que la largeur, la hauteur et la longueur de celui-ci.

La charge maximale admissible pour tout genre de véhicule routier, quel que soit le nombre d'essieux, est de 63 500 kg (140 000 lb)[1], ce qui est bien peu en comparaison de la capacité de 85 tonnes d'un seul wagon couvert. Par contre, pour des produits comme les denrées alimentaires, la bière, le bois d'oeuvre et les marchandises générales, le camion est souvent le mode de transport idéal, en dépit de la taille limitée des véhicules et des limites de charge maximale imposées par les gouvernements provinciaux.

[1] Il s'agit du poids brut maximal admissible d'un véhicule ordinaire ou comportant sept ou huit essieux, en vertu de certaines restrictions en Ontario et à Vancouver. Ces données, qui datent de 1984, ne sont fournies qu'à des fins de comparaison.

Le transport ferroviaire

1. Aspects généraux

Au Canada, la construction des réseaux ferroviaires a grandement contribué au développement du pays. Aujourd'hui, les chemins de fer occupent toujours une place importante dans le marché du transport canadien, puisqu'ils constituent le moyen le plus économique pour le transport intérieur, sur de longues distances, de marchandises en vrac et de gros chargements.

Contrairement au transport maritime, le transport ferroviaire n'est pas limité par les routes géographiques naturelles. Toutefois, la construction, le prolongement et l'entretien des voies ferrées entraînent des coûts élevés, et le réseau demeure confiné aux voies actuelles qui, pour la plupart, traversent les grands centres urbains. Par conséquent, le transport sur courte distance est rarement praticable.

Les entreprises qui ne possèdent pas ou ne louent pas d'embranchements doivent souvent recourir à des transporteurs routiers ou à d'autres modes de transport pour offrir un service porte à porte. Grâce aux services intermodaux, les sociétés de chemin de fer sont plus en mesure de répondre aux besoins de la clientèle.

2. Les services de terminaux de distribution

Les chemins de fer offrent, en plus d'un mode de transport, des services et installations pour la réception, le chargement, le déchargement et le transfert des marchandises.

a) Camionnage

Des services de camionnage sont également offerts à certains endroits au Canada, dans le cadre de contrats entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage locales.

b) Embranchements

Les embranchements sont les voies de desserte où les wagons sont chargés et déchargés. Des embranchements particuliers appartiennent ou sont loués à des entreprises privées. Toutefois, les voies de débord, qui sont la propriété des sociétés de chemin de fer, sont publiques.

En général, les voies de débord sont situées à divers endroits pratiques dans les grandes villes, offrant ainsi aux expéditeurs et aux destinataires un vaste choix d'emplacements. Certaines sont équipées de chariots élévateurs à fourche, de grues, de plates-formes, etc.

c) Manoeuvres

Les chemins de fer effectuent les manoeuvres requises pour mettre les wagons sur la voie ou les changer de voie aux embranchements particuliers, terminaux ou jonctions, ou encore pour les transférer sur la voie ferrée d'une autre société de chemin de fer. Les tarifs varient selon le type de manoeuvres requises.

3. Le matériel de transport ferroviaire

a) Matériel roulant

Les chemins de fer entretiennent un parc de matériel roulant de dimensions et de types variés. Ainsi, les wagons couverts mesurent de 85 m^3 (3 000 pi^3) à 156 m^3 (5 500 pi^3) et peuvent transporter jusqu'à 94 tonnes de marchandises.
Les wagons-trémies, les wagons plats et les wagons-citernes font également partie de ce matériel.

b) Conteneurs ferroviaires

Pour assurer le transport le plus rapide et le plus rentable possible, il faut parfois recourir à plus d'un mode de transport. Grâce aux services de conteneurs ferroviaires, les échanges entre ces modes deviennent plus avantageux et plus accessibles pour les expéditeurs. Ils permettent également de réduire les pertes dues à la casse et au vol, ce qui est un aspect commun à tous les autres services de conteneurs.

Bien que ces conteneurs soient fabriqués selon les dimensions propres au transport ferroviaire, ils sont si flexibles qu'ils peuvent être déchargés à des points de desserte ferroviaire et chargés immédiatement sur des semi-remorques à plateau pour être livrés directement à leur destination finale.

c) Configurations intermodales

Mis au point par CN Rail et CP Rail pour l'acheminement rentable de marchandises diverses d'un océan à l'autre, les services intermodaux assurent les échanges entre le rail, la route et l'eau.
Il existe deux principaux services intermodaux ferroviaires : les services import-export, qui combinent le transport par rail et par conteneur maritime, et les services intérieurs, qui assurent la liaison entre le rail et le transport par COFC (conteneurs sur wagons plats) ou par TOFC (semi-remorques sur wagons plats).

d) Terminaux à conteneurs ferroviaires

Les terminaux à conteneurs sont le pivot des services intermodaux de CN Rail et de CP Rail. Ils conviennent à l'import-export comme aux services intérieurs. Les terminaux maritimes, situés dans la plupart des grands ports canadiens, constituent le seuil d'un réseau d'activités intermodales d'import-export. Les navires y prennent la relève des trains et camions, assurant la liaison intermodale nécessaire pour l'acheminement des conteneurs maritimes à destination et en provenance des quatre coins du monde. De ces terminaux, les conteneurs maritimes entreprennent leur voyage à l'intérieur des terres pour atteindre leur destination finale.

Les terminaux ferroviaires intérieurs servent de destination intermédiaire pour les conteneurs maritimes. C'est là qu'ils sont placés sur des camions et acheminés jusqu'à leur destination finale. Ces terminaux servent aussi aux activités intermodales intérieures : les conteneurs et semi-remorques y sont chargés sur des wagons plats en vue de leur expédition sur de grandes distances, et déchargés sur du matériel de transport routier pour être livrés à leur destination finale.

Le transport maritime

1. Aspects généraux

Baigné par la mer à l'ouest, à l'est et au nord, et parcouru de rivières et de lacs constituant 30 % des réserves mondiales d'eau douce, le Canada a rapidement aménagé de vastes réseaux et services de transport par mer et par voies navigables intérieures.

Bien que les navires constituent aujourd'hui le mode de transport le plus lent et l'un des plus limités sur le plan géographique, il demeure quand même le moins coûteux et le moins énergivore pour le transport sur de longues distances de grandes quantités de marchandises en vrac très denses. Les récents progrès réalisés dans ce secteur, dont l'expédition de marchandises par conteneurs, ont contribué à accroître l'importance de ce mode de transport pour le commerce extérieur du Canada.

2. Les services maritimes internationaux

a) Les services de ligne

Les services de ligne sont des services de transport maritime à horaire fixe offerts sur un parcours donné par des transporteurs réunis en conférence ou indépendants.

Conférences maritimes. Une conférence maritime est une association regroupant des lignes maritimes qui empruntent la même route. L'accord entre ces long-courriers peut prévoir une multitude de détails, mais consiste généralement en une entente écrite établissant les tarifs-marchandises et les services offerts aux expéditeurs.

Les expéditeurs peuvent s'engager à recourir aux lignes de conférence en signant un contrat de «clientèle exclusive», en vertu duquel ils peuvent bénéficier de tarifs réduits. Certaines conférences peuvent accorder aux expéditeurs des «rabais différés» sur une partie de la marchandise.

En retour, les expéditeurs sont tenus de confier le transport de la totalité ou d'une partie des marchandises, ou de certains biens particuliers, selon les clauses du contrat, à une conférence. De cette manière, les transporteurs de cette dernière sont collectivement assurés d'un certain achalandage.

Pour le transport du fret, l'expéditeur a le choix parmi les divers long-courriers membres de la conférence. Toutes les compagnies membres peuvent se livrer concurrence.

Les contrats de conférence peuvent comporter des conditions particulières, mais tous doivent inclure les clauses générales suivantes :

- les clauses relatives à l'exclusivité de transport par la ligne;

- les conditions d'exemption relativement à l'exclusivité;

- les pénalités pour violation du contrat;

- une clause portant que les modalités et réglementations stipulées dans les tarifs de la conférence font partie du contrat;

- une clause portant que le contrat est assujetti aux diverses lois nationales applicables.

Lignes hors conférence. Les lignes hors conférence sont des compagnies maritimes indépendantes. Elles établissent leurs propres tarifs, horaires, contrats, ports d'escale, etc., sans être liées par des ententes conclues avec d'autres compagnies. À l'instar des lignes de conférence, les lignes hors conférence offrent un service régulier entre deux ou plusieurs ports.

b) Navires à la demande

Les navires à la demande ne suivent aucun horaire fixe et se rendent à tous les ports où ils peuvent trouver du fret. Ces navires sont presque toujours affrétés, qu'il s'agisse de charges complètes ou partielles. Les tarifs varient tous les jours et même, dans certains cas, toutes les heures.

c) Navires affrétés

L'affrètement est une opération très complexe. On recommande de demander l'avis d'un expert avant de conclure un contrat d'affrètement. Pour obtenir de l'information à ce sujet, communiquez avec la Fédération maritime du Canada,
300, Saint-Sacrement, bureau 326,
Montréal (QC) H2Y 1X4;
téléphone : (514) 849-2325;
télécopieur : (514) 849-6992.

L'affrètement est un contrat de louage pour le transport d'une cargaison entière ou pour la fourniture d'un navire aux fins du transport de marchandises. Il en existe différents types :

Affrètement à temps : affrètement d'un navire donné, entièrement équipé en personnel et en matériel, pour une période déterminée;

Affrètement au voyage : affrètement d'un navire donné, entièrement équipé en personnel et en matériel, pour un voyage, quelle qu'en soit la durée;

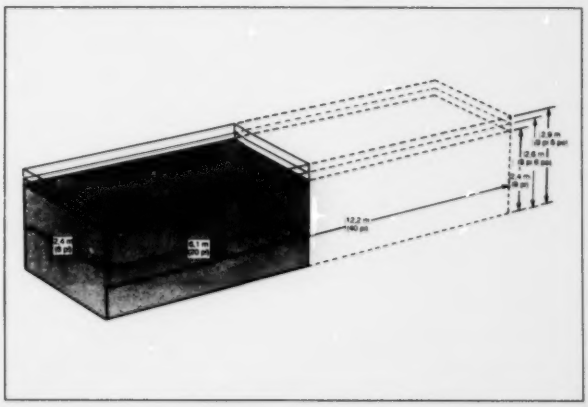
Affrètement coque-nue : affrètement du navire seulement; l'expéditeur l'équipe en personnel, en provisions, en combustible, etc.

3. Le matériel de transport maritime

a) Conteneurs maritimes

Un conteneur est une caisse de dimensions standard dans laquelle sont placées et arrimées des marchandises en vue de leur transport sous forme d'une seule grande unité de charge. Les dimensions normalisées par l'ISO (Organisation internationale de normalisation) visent à garantir que tous les conteneurs maritimes satisfont aux divers règlements qui régissent le transport international des conteneurs, tout en facilitant les opérations intermodales.

Figure 2 : Dimensions standard des conteneurs



Dimensions standard des conteneurs(il s'agit des dimensions extérieures; les dimensions intérieures sont plus petites) :

Longueur : 6,1 m (20 pi) ou 12,2 m (40 pi)
Largeur : 2,4 m (8 pi)
Hauteur : 2,4 m (8 pi) ou 2,6 m (8 pi 6 po) ou 2,9 m (9 pi 6 po)

Il existe, en commerce international, de nombreux types de conteneurs pour le transport de marchandises de toutes sortes. Mis à part les conteneurs de type courant, on trouve des conteneurs à toit amovible, à toit ouvrant, des conteneurs plates-formes, frigorifiques, des conteneurs-citernes, des conteneurs pour le vrac et des conteneurs biothermes et ventilés.

Le poids varie selon le type de matériau utilisé. La plupart des conteneurs sont en acier, pour plus de durabilité, mais on en trouve aussi en aluminium ou en fibre de verre. (Consulter également la brochure *Arrimage sécuritaire*, mentionnée à l'annexe II, et l'annexe I, La manutention : préparation des marchandises en vue du transport.)

b) Navires porte-conteneurs

Le transport international de marchandises générales nécessite des conteneurs. Deux genres de navires ont été conçus pour l'acheminement des conteneurs maritimes : le porte-conteneurs intégral et le navire roulier.

i. Le porte-conteneurs intégral. Ce type de navire ne transporte que des conteneurs. Il est construit spécialement à cette fin et comporte des glissières verticales qui permettent d'y placer les conteneurs.

Les porte-conteneurs sont mesurés en unités de 20 pi (TEU). Leur capacité ne cesse d'augmenter, certains dépassant même 4 000 unités de 20 pi. La plupart des porte-conteneurs appartiennent aux trois catégories suivantes : 1 800 unités de 20 pi (petits), 2 800 unités de 20 pi (moyens) et 3 600 unités de 20pi (grands).

ii. Le navire roulier. Le navire roulier transporte des cargaisons conteneurisées ou du fret roulant. Bien que ses dimensions et sa conception varient, le plus courant est doté d'une rampe à l'arrière. S'il s'agit d'une rampe fixe (il faut disposer d'un appontement spécial), alors qu'une rampe oblique permet à un navire d'accoster presque n'importe où.

La cargaison peut être manutentionnée sur la rampe pendant que le navire et les grues à quai chargent ou déchargent les conteneurs. Le rapport conteneurs/fret roulant pouvant varier d'un voyage à l'autre selon les fluctuations de la demande sur les marchés, les navires rouliers sont très souples et polyvalents.

c) Terminaux à conteneurs maritimes

Ces terminaux servent toute l'année au chargement et au déchargement des conteneurs transportés par porte-conteneurs. Leur taille et leur équipement varient selon le volume de l'achalandage. Les principaux terminaux canadiens sont ceux de Vancouver (C.-B.), de Montréal (QC), de Saint-Jean (N.-B.) et de Halifax (N.-É.). Ils sont desservis par CN Rail ou CP Rail (certains par les deux), ainsi que par des transporteurs routiers, en services intermodaux.

Le transport aérien

1. Aspects généraux

De façon générale, la charge admissible dans les avions est beaucoup moindre que dans les autres modes de transport, bien que la capacité maximale du plus gros avion de fret soit de 100 000 kg. De plus, le transport aérien coûte cher. Une part importante du fret aérien est transportée dans la soute des avions passagers, une pratique qui limite considérablement la taille et le poids des chargements. Toutefois, l'avion n'en demeure pas moins le mode le plus rapide qui soit pour le transport sur de longues distances, et celui qui convient le mieux au transport de marchandises fragiles, hautement périssables ou à durée de vie critique. De plus, c'est le seul mode qui puisse desservir de nombreuses régions éloignées du pays.

Le Canada compte deux transporteurs transcontinentaux et plusieurs à l'échelle régionale et locale, qui assurent des services de transport hautement efficaces.

2. Les services aériens internationaux

a) Fret aérien

Les services de fret aérien sont vendus par les transporteurs aériens eux-mêmes et par les transitaires, dont bon nombre sont des agents agréés de l'Association du transport aérien international (IATA), organisme international responsable des compagnies aériennes offrant des vols réguliers. Les sociétés membres de l'IATA, qui regroupe 85 pays, assurent la plus grande part de tous les vols réguliers internationaux et intérieurs effectués dans le monde, tant pour les passagers que pour le fret.

Un agent agréé de l'IATA offre les services suivants aux expéditeurs qui exportent des marchandises :

- fournir les installations nécessaires à la réception ou au ramassage des marchandises destinées à l'exportation;

- préparer les documents de transport requis (lettres de transport aérien), sans oublier les frais, et s'assurer que les factures et documents commerciaux satisfont aux exigences relatives au transport aérien;

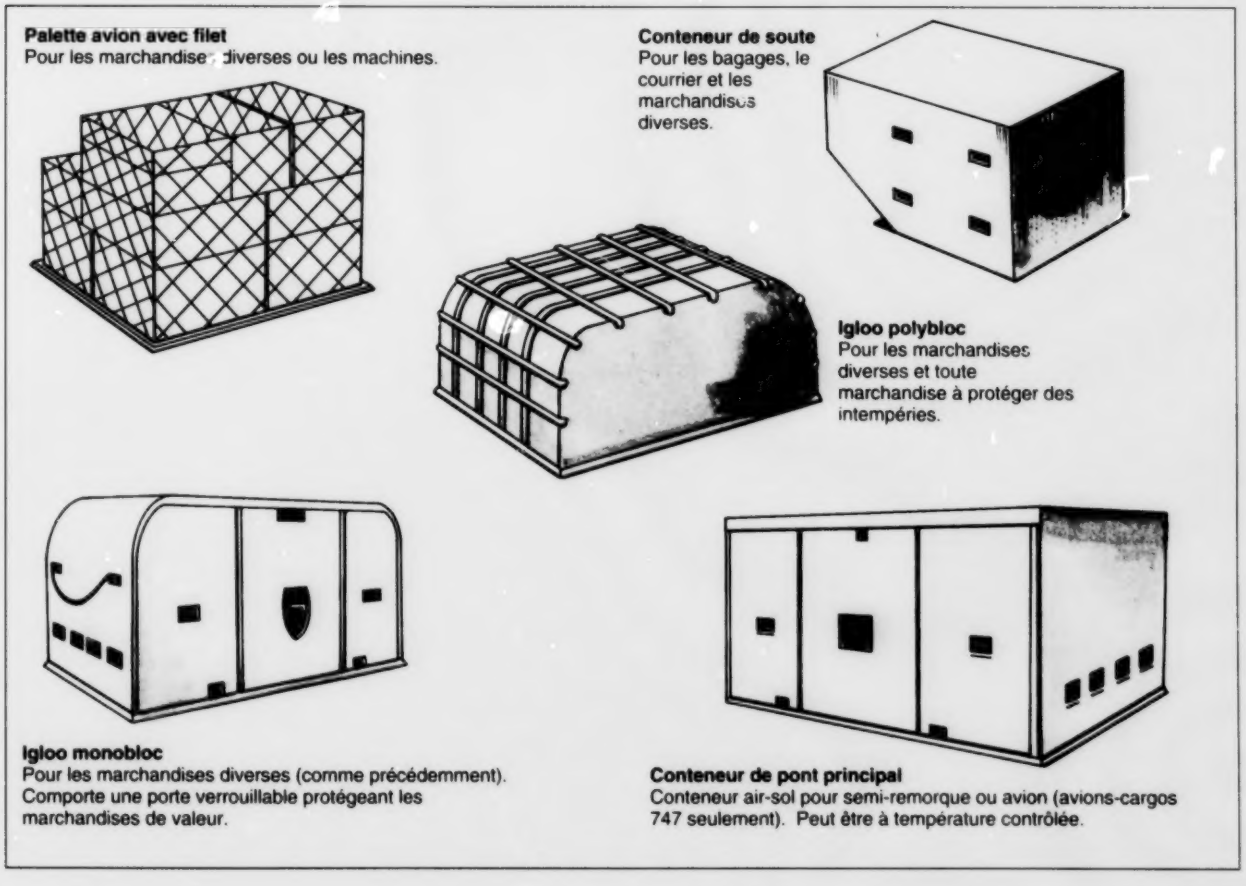
- s'assurer que les licences d'exportation et d'importation sont valides et conformes aux règlements de chaque pays;
- s'assurer que des certificats de colisage sont fournis par les exportateurs de produits dangereux ou assujettis à des restrictions, et qu'ils sont conformes aux règlements de l'IATA et du gouvernement;
- faire les réservations nécessaires auprès des compagnies aériennes et prévoir la livraison des marchandises à l'aéroport;
- faire les demandes de drawbacks douaniers, le cas échéant;
- contracter une assurance pour les clients.

L'agent de l'IATA impute aux clients les tarifs de fret aérien publiés. Pour toucher une commission de la compagnie aérienne, l'agent doit veiller à ce que les marchandises soient prêtes à expédier, après s'être assuré qu'elles satisfont à tous les règlements et exigences en vigueur.

b) Avions affrétés

En règle générale, des vols réguliers assurent le transport du fret aérien à des tarifs déterminés à l'avance. Cependant, il arrive parfois que les expéditeurs aient des cargaisons qui ne se prêtent pas aux vols réguliers, qui doivent être livrées dans un court délai ou dont le poids dépasse la charge habituelle. Dans de tels cas, il leur faudra souvent affréter un avion. Les sociétés d'affrètement disposent de tous les genres d'avions, des DC-3 aux Boeing 747 capables de transporter des chargements de 100 000 kg.

Figure 3 : Conteneurs de transport air-sol



Lorsqu'un expéditeur recourt à un tel service, la partie signataire de l'accord d'affrètement est responsable de tous les frais. Le coût est fixé par la société d'affrètement et est basé sur un voyage aller-retour. Le paiement intégral du service est généralement requis avant que l'avion ne quitte l'aéroport.

3. Le matériel de transport aérien

a) Configurations des avions

Bien que les flottes aériennes canadiennes comportent des centaines d'appareils allant du gros porteur au biplace monomoteur à hélice, il n'existe que quatre modèles pour le transport des marchandises :

- avions tout cargo;
- avions passagers à compartiments ventraux;
- avions convertibles pour le service passagers ou marchandises;
- avions à conversion rapide, semblables à une familiale, qui se transforment rapidement pour transporter des passagers ou des marchandises.

Des marchandises sont transportées à bord de presque tous les vols passagers assurés par des compagnies régulières, mais certains avions ont une plus grande capacité de charge que d'autres. Ainsi, un gros porteur comme le Boeing 747 peut contenir près de 22 500 kg (50 000 lb) de marchandises, même quand tous les sièges sont occupés. Un avion tout-cargo classique de type 747 a une capacité d'environ 100 000 kg. Bien que les compagnies aériennes donnent la priorité aux services passagers, le transport du fret les intéresse beaucoup et certaines possèdent même des avions tout-cargo. De plus, certains transporteurs aériens oeuvrent exclusivement dans le marché du fret aérien.

b) Conteneurs aériens

Les conteneurs aériens s'appellent des unités de chargement. En regroupant des marchandises diverses en vrac en plus grosses unités pour les charger et les transporter, les compagnies aériennes réduisent leurs frais de manutention au sol et maximisent l'exploitation de l'espace à bord.

Les unités de chargement comprennent les conteneurs proprement dits (en général fabriqués en aluminium léger, en carton dur ou en fibre de verre et de formes et dimensions diverses), les igloos et les palettes. Bien que leur dessous soit plat pour accélérer le chargement et le déchargement, les unités de chargement ne peuvent être manutentionnées au moyen d'un chariot élévateur à fourche ordinaire. Elles sont conçues de sorte à contenir les charges à bord des avions et font donc partie du système de chargement et d'arrimage de l'appareil. (Voir l'annexe I, La manutention : préparation des marchandises en vue du transport.)

c) Conteneurs de transport air-sol

Vu les différences de construction et de poids des conteneurs aériens et des conteneurs classiques, les unités de chargement ne conviennent pas en général au transport de surface, pas plus que les conteneurs maritimes ou ferroviaires ne sont faits pour le transport aérien.

Cependant, depuis peu, il existe plusieurs conteneurs de dimensions standard ISO, destinés à faciliter les services intermodaux air-sol. Construits en aluminium durable et munis de pièces de coin et de montants d'angle renforcés, eux aussi en aluminium, ces conteneurs font moins de la moitié de la tare des conteneurs en acier classiques; pourtant, ils peuvent être échangés en toute sécurité entre les matériels routier, ferroviaire, maritime et aérien. Le conteneur maritime-aérien est un des plus récents progrès réalisés dans le domaine du transport international.

Les liaisons intermodales

1. Aspects généraux

L'un des principaux progrès réalisés au cours des deux dernières décennies dans le domaine du transport international a été l'introduction à l'échelle mondiale des techniques de groupage et d'unitarisation, grâce à la mise au point du conteneur. Le grand avantage de la conteneurisation est qu'elle simplifie et accélère la manutention de la marchandise, et facilite la livraison de porte à porte.

Ces progrès technologiques et fonctionnels ont donné lieu à la création d'un certain nombre de services de transport intermodal (appelé également transport multimodal). Du point de vue technique, le transport intermodal se définit comme l'acheminement de marchandises de leur point d'origine à leur destination finale au moyen de deux ou plusieurs modes de transport.

2. Les types de transport intermodal

Il existe deux différents types de transport intermodal. Dans le premier, l'expéditeur doit coordonner toutes les étapes du transport des marchandises, du point d'origine à la destination, préparer les documents nécessaires et négocier les conditions de transport avec chaque transporteur (c'est ce que l'on appelle communément le «transport fragmenté»). Dans le second, l'expéditeur confie à un transporteur, un transitaire ou un courtier en transport la responsabilité de ces tâches.

Ce dernier type de transport, de loin le plus courant, présente les caractéristiques suivantes :

1. L'expéditeur traite avec une entreprise de transport (véritable transporteur ou autre) qui, en qualité de mandataire, s'engage à coordonner toutes les étapes du transport des marchandises et à assumer l'entière responsabilité de l'exécution du contrat de transport;

2. L'expéditeur et l'entreprise de transport passent entre eux un contrat unique stipulant les modalités du transport à chacune des étapes;

3. L'entreprise de transport fixe un prix pour le transport des marchandises depuis leur point d'origine à leur destination finale et le soumet à l'expéditeur.

Le troisième aspect constitue la principale caractéristique des services de transport multimodal; l'entreprise de transport assume l'entière responsabilité du cheminement des marchandises, à chacune des étapes, y compris à l'égard des pertes, des dommages ou des retards pouvant en découler.

La principale différence entre les options 1 et 2 a trait à la responsabilité. Dans le cas du transport fragmenté, chaque transporteur est responsable uniquement de son tronçon du voyage, que les arrangements aient été pris directement par l'expéditeur ou par l'intermédiaire d'un agent. Dans l'option 2, l'entreprise de transport assume l'entière responsabilité du cheminement, à chacune des étapes, et demeure en tout temps responsable, même lorsque les pertes ou dommages ne peuvent être attribués à un mode de transport en particulier.

3. Les services de transport intermodal

Dans la majorité des cas, aucun mode de transport ne peut être utilisé indépendamment des autres pour la livraison de marchandises aux utilisateurs. Le transport par navire se limite aux destinations situées le long des côtes et aussi loin à l'intérieur des terres que les voies d'eau (rivières, lacs et canaux) le permettent. La livraison des marchandises acheminées par train se limite aux points situés le long des voies ferrées. Enfin, dans le cas du transport par avion, les marchandises sont livrées aux aéroports et aux aérogares de fret.

Bien qu'il soit le mode de transport le plus souple, le transport routier s'effectue uniquement par voie terrestre. Ce seul mode suffit lorsqu'il s'agit de livraisons intra et interprovinciales ou transfrontalières (entre le Canada et les États-Unis), mais ne peut offrir un service de transport complet dans une économie axée sur le commerce international.

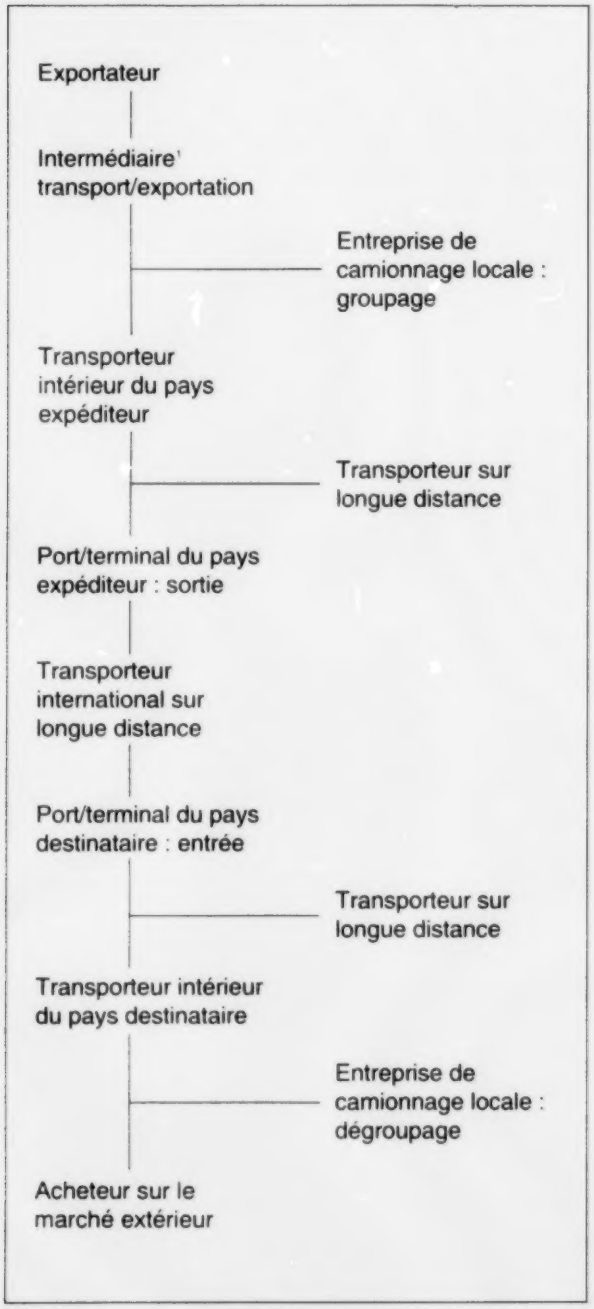
C'est pourquoi le réseau de transport canadien et international fonctionne selon un mode intermodal.

Un contrat de transport international peut nécessiter la participation d'un grand nombre d'intervenants, comme l'indique la figure 4.

En théorie, le transport de marchandises vers un marché étranger comporte les étapes suivantes :

- ramassage (par camion) des marchandises chez l'expéditeur et livraison au terminal du transporteur sur longues distances;
- transport par voie terrestre sur longue distance jusqu'au point de sortie (rail ou camion);
- transport jusqu'au point d'entrée sur le marché extérieur (navire ou avion);
- transport sur longue distance dans le pays de destination (rail ou camion); et
- ramassage et livraison jusqu'à la destination finale (camion).

Figure 4 : Intervenants du transport intermodal



[1] Transitaire de fret, p. ex.

Tous les modes de transport offrent des services intermodaux. Les transporteurs maritimes offrent trois types de services de conteneurs :

i. De terminal à conteneurs à terminal à conteneurs, que l'on appelle également le service de domicile à domicile :

- l'expéditeur charge et expédie le conteneur au terminal intérieur du transporteur maritime;
- le transporteur maritime se charge du transport et du chargement-déchargement depuis le terminal intérieur jusqu'au port de déchargement, puis avise le destinataire de l'arrivée des marchandises;
- le destinataire s'occupe de faire livrer le conteneur à l'entrepôt où il sera dépoté, puis de retourner le conteneur vide.

ii. a) Du terminal à conteneurs au magasin de traitement des conteneurs, que l'on appelle également le service de domicile à quai.

- Même service que ci-dessus, sauf que le transporteur maritime dépote le conteneur au port de déchargement et avise le destinataire de venir ramasser la cargaison.

ii. b) Du magasin de traitement des conteneurs au terminal à conteneurs, que l'on appelle également le service de quai à domicile.

- L'expéditeur livre la cargaison au terminal intérieur du transporteur maritime où le conteneur est empoté. Pour la suite, même chose que ci-dessus.

iii. Du magasin de traitement des conteneurs au magasin de traitement des conteneurs, que l'on appelle également le service de quai à quai.

- L'expéditeur livre la cargaison au terminal intérieur du transporteur maritime. Ce dernier empote et charge le conteneur, le transporte au port de déchargement, puis le dépote au terminal de destination et avise le destinataire. Le destinataire ramasse la cargaison.

Les transporteurs ferroviaires et routiers offrent des services similaires. Aux États-Unis, l'échange direct entre transporteurs routiers et transporteurs maritimes est quelque peu restreint par les rigoureuses limites de poids applicables à la route. En conséquence, des terminaux à conteneurs intérieurs sont exploités par certains des transporteurs routiers qui acheminent les conteneurs maritimes entrant indirectement au Canada par les ports du littoral atlantique (surtout par le New Jersey et Baltimore). Par exemple, un conteneur de 12,2m (40pi) dont le poids dépasse la limite admissible sur les routes américaines, est transporté par rail du port d'entrée à un terminal à conteneurs intérieur situé à un poste frontalier canadien, où un transporteur routier le ramasse pour l'acheminer à sa destination finale.

Dans ce type de service, les conteneurs maritimes sont transportés dans des wagons plats et des remorques routières. Les conteneurs sont placés sur des wagons ou dans des camions aux terminaux à conteneurs des principaux ports, puis transportés aux terminaux ou chez le client où les marchandises sont dégroupées et livrées à leur destination finale.

Les services intermodaux des transporteurs aériens sont tout aussi développés que ceux des autres modes de transport, mais l'utilisation de conteneurs pour le transport en surface ne facilite pas les échanges entre les modes aérien et terrestre ou maritime.

Les conteneurs ferroviaires, routiers et maritimes intérieurs ne conviennent pas au matériel de transport aérien. Ils sont trop lourds et trop encombrants. Toutefois, dans un avion, le chargement est souvent trop volumineux avant d'être trop lourd. Cependant, même si l'on pouvait utiliser ces conteneurs en acier rectilignes dans les avions, on ne doit pas oublier que la charge maximale admissible est généralement inférieure à leur poids.

On trouve facilement des conteneurs pour le fret aérien, que l'on appelle communément des unités de chargement. Elles sont utilisées par les services de fret aérien des compagnies aériennes ou par les transitaires internationaux qui offrent des services de fret aérien, dans le but de regrouper les marchandises en unités plus grosses pour le chargement et le transport. Elles sont conçues davantage pour limiter les charges que pour accroître le volume des expéditions. Lorsqu'on les utilise dans les activités intermodales, on doit regrouper et empoter les marchandises aux aérogares de fret. Ces tâches sont plus souvent effectuées par le personnel du fret aérien que par l'expéditeur.

Un nouveau type de conteneur a fait son apparition au début des années 1980 : il s'agit du conteneur air-mer, dont les dimensions sont conformes aux normes de l'ISO (unités de 20 ou 40 pi), et qui est fait d'aluminium durable et muni de pièces de coin et de montants d'angle renforcés. Il est assez léger pour le transport aérien et suffisamment robuste pour être transporté par navire, camion ou rail (wagon plat).

La mise au point de ce conteneur a donné lieu à la création d'un nouveau service intermodal : le service de transport air-mer par conteneurs. Il permet l'échange entre des navires long-courriers et des avions en service intérieur, depuis le port d'entrée jusqu'à la destination intérieure. Ce service est très répandu dans les pays du littoral du Pacifique.

La manutention et l'arrimage du fret

Il va sans dire que la manutention et l'arrimage sécuritaires des expéditions destinées à l'exportation sont cruciaux, quels que soient le mode et le matériel de transport utilisés. Pour en savoir plus long à ce sujet, consulter l'annexe I et la brochure *Arrimage sécuritaire*, mentionnée à l'annexe II.

Chapitre 2
Les intermédiaires du transport

La préparation d'une expédition de marchandises à exporter requiert un souci du détail. Vous devez d'abord établir avec précision quelles sont vos exigences et choisir le mode de transport, l'équipement et l'itinéraire qui vous conviennent le mieux. Il se peut que vous ayez à recourir à plusieurs modes de transport pour faire parvenir vos marchandises à l'établissement de votre client.

Vous devrez peut-être regrouper vos envois pour rentabiliser au maximum vos frais. Il vous faudra aussi établir la documentation requise pour toutes les étapes de l'expédition, afin que vos marchandises puissent être bien identifiées et acheminées selon l'itinéraire choisi et de manière à ce qu'elles soient facilement repérées au besoin.

Enfin, il vous faudra naturellement respecter tous les règlements et normes relatifs au transport, qu'ils soient d'origine fédérale, provinciale, municipale ou internationale, sans oublier ceux du pays importateur.

En plus des documents de transport, vous devrez remplir divers formulaires d'exportation exigés aussi bien par le gouvernement canadien que par les autorités du pays importateur.

Vous devrez peut-être prendre les dispositions nécessaires au chapitre de l'assurance et du paiement.

Par bonheur, il existe des «intermédiaires du transport». Ces spécialistes peuvent aider les entreprises de petite ou de moyenne envergure et celles dont les expéditions sont peu fréquentes à respecter leur échéancier de livraison au moindre coût, tout en prévenant l'endommagement des marchandises. Les intermédiaires du transport sont les architectes du pont qui vous reliera à votre client étranger.

Observations générales

Les intermédiaires du transport appartiennent à plusieurs catégories différentes, que l'on peut répartir en deux groupes principaux : les courtiers en transport et les groupeurs de fret. Les uns et les autres peuvent devenir votre mandataire ou votre agent.

L'intermédiaire qui agit en qualité de mandataire prend à sa charge toute responsabilité, civile ou autre, relativement au ramassage, à la manutention, au transport et à la livraison des marchandises, tout comme un transporteur public.

La responsabilité de l'intermédiaire qui agit en qualité d'agent prend fin lorsque l'envoi est remis entre les mains du transporteur autorisé qui est chargé de l'expédition et de la livraison.

Les courtiers en transport

Comme leur nom l'indique, les courtiers en transport prennent les dispositions nécessaires au déplacement des marchandises entre l'acheteur du service (l'expéditeur) et son fournisseur (le transporteur). En termes plus simples, l'activité du courtier consiste à trouver un moyen de transport pour l'expéditeur et une cargaison pour le transporteur.

Les transitaires et les groupeurs de fret

En réunissant les petits envois provenant de plusieurs expéditeurs, les groupeurs de fret peuvent être en mesure de garantir des services de manutention et de livraison plus avantageux, à des tarifs plus abordables.

De façon générale, le transitaire de fret regroupe des envois divers pour former une cargaison maritime, ferroviaire, routière ou aérienne complète à l'aller; il se charge aussi de veiller à la distribution des envois à leur arrivée au terminal de destination.

Le transitaire agit habituellement en qualité de mandataire de ses clients. Il établit sa propre grille tarifaire selon les marchandises dont il accepte la charge et facture chaque expédition en conséquence. Le transporteur de longue distance dont il retient les services émet un seul connaissement, pour lequel le transitaire est l'expéditeur.

Le transitaire conseille son client sur tous les aspects du transport et sur la préparation des documents, retient les services des transporteurs et prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les marchandises arrivent à destination de manière rapide et sûre.

Grâce à son réseau international de succursales et de correspondants, le transitaire peut choisir l'itinéraire et les modes de transport les plus appropriés tout en simplifiant et en accélérant la transmission des renseignements et de la documentation. Au besoin, il participera à la réalisation du paiement (transfert des devises, réglementation des échanges, etc.).

En sa qualité d'expert en transport, le transitaire de fret peut planifier de nouveaux itinéraires et réseaux unimodaux et multimodaux, se charger des négociations relatives au transport et établir la documentation requise. Il rationalise son champ d'action en assurant de meilleurs facteurs de chargement, à l'avantage des expéditeurs et des transporteurs.

De par sa nature même, la fonction du transitaire international est plus complexe que celle du transitaire intérieur. Il peut agir en qualité de mandataire ou d'agent et offre des services complets de transport de porte à porte. De plus, il se spécialise dans les expéditions outre-mer, combinant les services de tous les secteurs de l'industrie du transport, aussi bien au pays qu'à l'étranger. Les importateurs et les exportateurs ont régulièrement recours aux transitaires internationaux pour obtenir des conseils et des services dans les domaines suivants :

- documentation complète
- emballage des marchandises et chargement des conteneurs
- assurance maritime
- étude et négociation des lettres de crédit
- services de regroupement
- services de dégroupage

Il existe deux types de transitaires internationaux : les transitaires maritimes et les transitaires aériens. Les uns et les autres sont représentés par l'Association des transitaires internationaux canadiens, Inc. (ATIC) qui compte environ 100 membres permanents et 60 membres associés.

i. Les transitaires maritimes. Appelés également *non-vessel owning (NVO)* au Canada et *non-vessel operating common carriers (NVOCC)* aux États-Unis du fait qu'ils ne possèdent pas leurs propres navires, ces transitaires regroupent en conteneurs complets des envois de moindre envergure destinés au même port.

Au Canada, les transitaires maritimes agissent souvent en qualité de mandataires pour des cargaisons regroupées. Le connaissement est établi entre le transporteur et le transitaire, le nom de celui-ci étant inscrit à la rubrique de l'expéditeur ou consignateur. Le transitaire est également responsable du dégroupage des marchandises et de leur livraison aux divers destinataires.

ii. Les transitaires aériens. Le transitaire aérien peut agir en qualité de mandataire ou d'agent de l'expéditeur ou du destinataire. Toutefois, en qualité d'agent aérien officiel, il doit être inscrit aux registres de l'Association internationale du transport aérien (IATA).

Lorsqu'il tient lieu de mandataire, le transitaire aérien remet à chaque expéditeur un connaissement interne (qui constitue le contrat de transport entre lui-même et son client) et fait en sorte que les divers envois soient regroupés dans des unités de chargement approuvées par les compagnies aériennes; il voit ensuite au transport aérien, puis au dégroupage et à la livraison des marchandises. C'est le transitaire qui est inscrit comme expéditeur dans le connaissement remis au transitaire par le transporteur aérien.

Le transitaire aérien peut également agir en qualité d'agent des transporteurs aériens, avec lesquels il programme des vols et desquels il perçoit une commission pour le mouvement international du fret (sauf dans le cas d'expéditions entre le Canada et les États-Unis). Le transporteur, et non le transitaire, assume la responsabilité civile à l'égard de la cargaison.

Dans le cas d'un envoi de matières dangereuses, le transitaire ne peut agir qu'en qualité d'agent. L'expéditeur doit certifier la cargaison et son nom doit figurer sur le connaissement.

L'association des transitaires internationaux canadiens

Depuis sa fondation en 1948, l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) a consacré beaucoup d'efforts à asseoir et à maintenir la réputation professionnelle des transitaires internationaux au Canada. Elle a récemment adopté des normes visant à uniformiser les conditions du commerce et exige de ses membres qu'ils possèdent une assurance de base protégeant leur responsabilité civile, notamment en matière d'erreurs et d'omissions.

Les normes de commerce international établies par l'ATIC portent sur les aspects suivants :

- fonctions et responsabilités du transitaire;
- fonctions et responsabilités du client;
- le transitaire qui tient lieu d'agent;
- le transitaire qui agit en qualité de mandataire; et
- les limites de la responsabilité civile.

Vous pouvez obtenir plus de renseignements en communiquant avec l'ATIC au :

Téléphone : (416) 567-4633
Télécopieur : (416) 542-2716
Télex : 06-22282.

Le choix et l'évaluation d'un intermédiaire du transport

L'établissement de votre stratégie de transport international comporte trois opérations fondamentales :

1. le choix du mode de transport et du transporteur;
2. la négociation et l'achat du service; et
3. l'évaluation du service obtenu.

1. Le choix

Chaque mode de transport et chaque fournisseur (transporteur, transitaire, etc.) présente des avantages particuliers. Il ne s'agit pas de les classer selon qu'ils sont «bons» ou «mauvais», mais bien de voir celui qui convient le mieux à vos besoins. Au bout du compte, ce sont vos propres exigences en matière d'exportation qui vous indiqueront les services de transport et les fournisseurs à choisir pour livrer vos marchandises et gérer les opérations nécessaires.

Vous sélectionnerez le mode et le transporteur selon les services qu'ils offrent, leurs itinéraires, leurs horaires, leur capacité de charge et leurs tarifs, mais tout en tenant compte de leur stratégie de négociation, de leurs activités de promotion et de la concurrence qui les oppose.

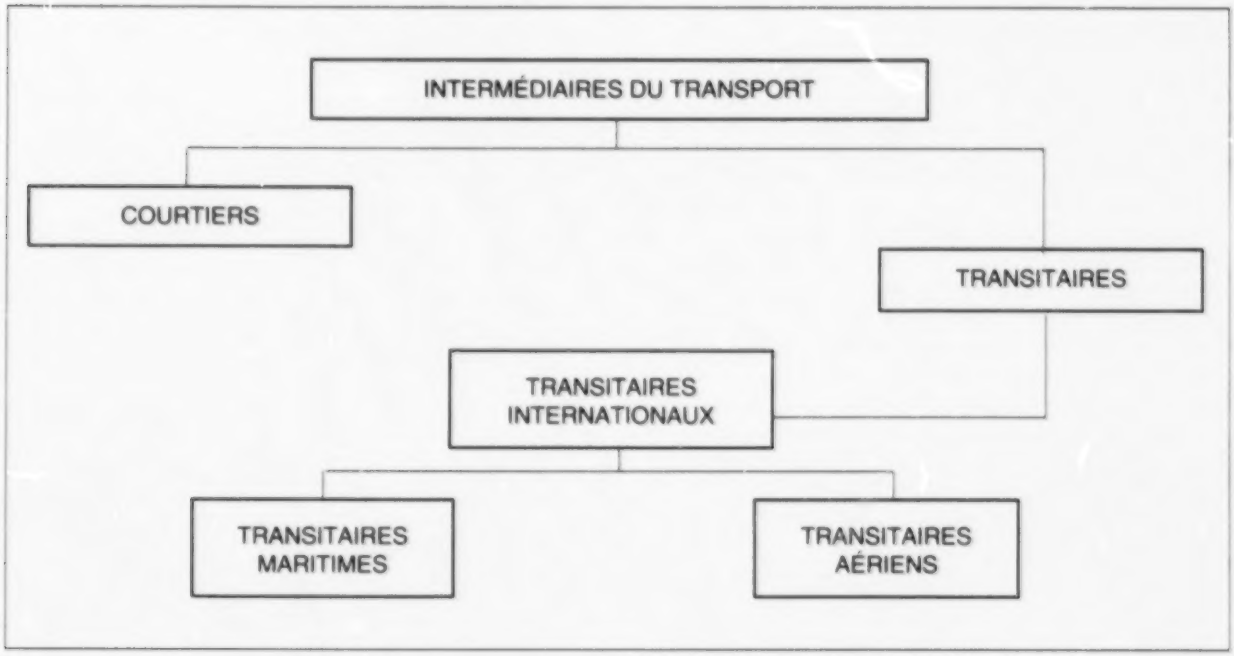
Si l'envoi de vos marchandises à l'étranger représente une opération complexe, vous choisirez l'entreprise de transport qui peut vous offrir tous les avantages suivants :

- transport multimodal de porte à porte, en qualité de mandataire pour la préparation, la documentation et l'envoi des marchandises;
- livraison assurée et régulière des marchandises selon les échéanciers;
- respect de vos normes de service à la clientèle; et
- prix raisonnables pour le tout.

2. La négociation et l'achat du service

Lorsque vous aurez choisi l'entreprise de transport qui vous convient, vous devrez négocier un contrat pour retenir ses services. L'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, qui a eu pour effet de déréglementer les mécanismes économiques du secteur, permet dorénavant la négociation des tarifs et des services dans les contrats conclus entre expéditeurs et transporteurs.

Figure 5 : Les différents intermédiaires du transport



L'établissement d'un contrat présente de nombreux avantages. L'expéditeur peut exercer une meilleure surveillance de son fournisseur. Les résultats sont mieux prévisibles et les tarifs demeurent invariables. L'expéditeur peut obtenir des garanties quant à la qualité des services et de cette manière se gagner, au moyen du transport, une avance sur ses concurrents.

Lorsque vous négocierez un contrat de transport, assurez-vous d'avoir traité de tous les aspects suivants :

- tarifs;
- points d'origine et de destination à desservir;
- marchandises à transporter;
- documents de transport et autres formulaires nécessaires à l'expédition et à l'exportation des marchandises;
- assurance de la responsabilité civile en cas de dommages corporels ou matériels et de perte ou d'endommagement de la cargaison;
- indemnisation de l'expéditeur par le transporteur en cas de poursuite entamée par un tiers contre l'expéditeur au titre de dommages attribuables au transporteur (contrats de transport par camion seulement);
- cas de force majeure (disposition qui prévoit l'annulation du contrat en cas de perte ou dommage dû à un événement fortuit, une guerre ou une grève);
- volume minimal garanti;
- attestation de l'indépendance de la société de transport;
- indemnisation des travailleurs accidentés;
- échéancier de paiement;
- garantie de confidentialité du contrat;
- cession du contrat (clause précisant que les privilèges prévus par le contrat ne peuvent être cédés à un tiers);
- clause de résiliation;

- précisions sur le calcul des pertes ou déclaration concernant la valeur à neuf des marchandises endommagées;

- modification éventuelle de l'entente;

- dispositions précises concernant le matériel et les services qui doivent être fournis par le transporteur;

- clause de divisibilité (prévoyant qu'en cas d'invalidation d'une des dispositions du contrat, les autres clauses demeurent valides);

- privilèges de transbordement, de surestaries et de modification de gare destinataire de la société de transport.

3. *L'évaluation*

Nous vous conseillons de profiter du moment où vous évaluez votre réseau international de transport pour réviser l'ensemble de votre stratégie internationale de promotion et de distribution. Examinez le rapport entre le coût de ce réseau et les avantages qu'il vous rapporte au regard des objectifs que vous vous êtes fixés en matière de clientèle et de services à l'échelle internationale. Voyez à la fois comment vos produits se rendent chez vos clients et quelles améliorations vous pourriez apporter pour rehausser la qualité de votre service à la clientèle.

N'hésitez pas à communiquer directement avec vos clients canadiens et étrangers pour connaître leur opinion sur votre rendement et la manière dont vous pourriez mieux répondre à leurs attentes.

Lorsque vous évaluerez votre système de transport, portez attention aux éléments suivants :

i. Le produit :
- sa taille;
- son poids;
- sa durabilité;
- sa valeur;
- la catégorie de fret auquel il appartient.

ii. Le service à la clientèle :
- qualité actuelle;
- qualité du service offert par vos concurrents;
- recommandations de vos clients.

iii. L'éloignement de vos marchés

iv. Le mode de transport et le transporteur :
- fréquence des déplacements;
- volume des marchandises;
- exigences de la manutention;
- frais de chargement et de déchargement;
- services spéciaux requis;
- itinéraires et destinations;
- matériel de transport requis;
- correspondances intermodales;
- documents de transport;
- dossiers des services de transport :
  - temps nécessaire à l'expédition;
  - fiabilité;
  - frais de transport;
  - possibilités de repérage des marchandises;
  - responsabilité civile et assurances;
  - pertes en cours de transport;
  - ampleur des dommages.

v. Effet de la stratégie de transport et de distribution sur
- l'approvisionnement, la planification
- de la production et la promotion à l'étranger :
  - niveaux des stocks et frais de roulement;
  - locaux d'entreposage nécessaires et coût;
  - systèmes de traitement des commandes et coût.

Chapitre 3
La gestion des risques du transport

La responsabilité civile du transporteur

Un contrat de transport, qu'il soit établi sur négociation ou conformément à une réglementation publique (comme c'est le cas pour les connaissements), précise les limites de la responsabilité du transporteur et les exonérations qui lui sont consenties en cas de perte ou d'endommagement des marchandises au cours de l'expédition (voir le chapitre 4– les documents de transport).

1. Les exonérations

La *common law* reconnaît principalement quatre situations dans lesquelles le transporteur est dégagé de sa responsabilité civile :

i. Un événement fortuit. Cette expression désigne un accident imputable uniquement à des causes naturelles, indépendant de l'intervention humaine et qui n'aurait pu être prévenu par l'exercice d'un soin raisonnable.

> Exemple : Le gel en août, dans le sud du Canada, serait sûrement jugé comme un événement fortuit, mais un transporteur doit prévoir qu'il y gèlera en janvier.

ii. Gestes d'ennemis publics. Il s'agit d'ennemis de l'État dont relève le transporteur.

> Exemples : Le terrorisme international; le vol subi sur la terre ferme n'est pas couvert, mais la piraterie en mer pourrait l'être.

iii. Vice propre de la marchandise. Une caractéristique propre des biens, présente au moment de l'expédition, et qui aurait pu en causer l'endommagement ou la destruction, abstraction faite du transport.

> Exemples : La fermentation ou l'évaporation des liquides, le pourrissement des fruits ou le décès des animaux qui refusent de se nourrir pendant le transport.

iv. Action ou omission de l'expéditeur ou du propriétaire. Perte ou dommage imputables à la négligence de l'expéditeur lors de la préparation de l'envoi.

> Exemple : L'expéditeur qui fournit un emballage de mauvaise qualité ou inadéquat ou qui charge incorrectement un conteneur ou une unité de chargement aérien.

Le contrat conclu entre le transporteur et l'expéditeur peut prévoir une assurance supérieure aux limites prescrites par la loi au chapitre de la responsabilité civile.

Lorsque vous négocierez un contrat de transport, informez-vous toujours du montant et de la portée de l'assurance contre les pertes et dommages que possède le transporteur ou le transitaire. Ne tenez jamais pour acquis que l'un ou l'autre a souscrit une protection suffisante.

2. Les connaissements et la responsabilité civile

En termes plus simples, le connaissement résume les modalités du contrat conclu entre l'expéditeur et le transporteur en vue de la livraison des marchandises à la destination précisée dans ce contrat. Dans certains cas, notamment s'il s'agit d'une expédition par chemin de fer ou par camion, le connaissement tient lieu de contrat de transport.

Le connaissement maritime, par contre, ne constitue pas en lui-même un contrat : il atteste de la réception des marchandises et de l'existence d'un contrat. Ce «récépissé» contient habituellemen. une multitude de clauses délimitant la responsabilité du propriétaire des marchandises et de celui du navire, ainsi que les exonérations qui leur sont accordées. En acceptant le connaissement maritime qu'on lui remet, l'expéditeur reconnaît que son contrat contient également les conditions qui y sont exprimées.

Parmi les dispositions inscrites en petits caractères, et parfois en abrégé, au verso d'un connaissement, on verra les modalités précisant les limites de la responsabilité du transporteur. Ces limites sont fixées à la fois par les lois du pays en cause et par des ententes internationales s'appliquant aux divers modes de transport.

La responsabilité civile n'est habituellement ni illimitée, ni fixée automatiquement à la valeur des marchandises assurées; on peut cependant la calculer à l'aide d'une formule utilisable dans certaines conditions. Il n'existe aucun montant maximum d'assurance de la responsabilité civile valant pour tous les modes de transport. Chacun de ceux-ci utilise un connaissement particulier, régi par une réglementation interne ou par une convention internationale et prévoyant un montant d'assurance maximal donné.

Dans une expédition internationale faisant appel à plus d'un mode de transport, on établira plusieurs connaissements précisant des limites et des conditions différentes au chapitre de la responsabilité civile pour pertes ou dommages. Il faut faire preuve de prudence, en s'assurant que les conditions du contrat de transport, telles qu'elles figurent dans les divers connaissements, sont identiques ou du moins non contradictoires.

Le transporteur qui n'agit pas en qualité de mandataire assumant la responsabilité totale des marchandises n'est pas tenu de les assurer, mais simplement d'en prendre un soin raisonnable; il ne sera tenu responsable que des pertes ou dommages résultant de sa propre négligence.

L'assurance sur fret

Les responsabilités d'un transporteur maritime sont fort différentes de celles d'un transporteur ferroviaire ou routier. Il est possible qu'un expéditeur se fasse remettre un connaissement maritime net, signé par le transporteur, pour se rendre compte, plus tard, que les marchandises ne sont pas arrivées à destination, car elles ont été jetées à la mer pour prévenir le naufrage du navire en haute mer. L'expéditeur n'aura le plus souvent aucun recours contre le propriétaire du navire. Si les marchandises n'étaient pas assurées, leur valeur est perdue.

L'assurance maritime est donc un élément essentiel du commerce et du transport international, car elle protège la situation financière des intervenants en cas de perte ou de dommages imputables à des risques maritimes.

1. L'assurance maritime : généralités

Le contrat d'indemnisation que représente une police d'assurance maritime ne peut être parfait. L'indemnisation qu'il prévoit consiste simplement à faire en sorte que la personne intéressée se retrouve dans la relation qui était sienne à l'origine avec un objet ou une circonstance donnée.

L'assurance a pour but de compenser la perte financière qu'une personne pourrait subir en raison de la destruction du bien assuré ou de la dépréciation de sa valeur réelle. L'assurance ne peut rembourser la valeur sentimentale ou esthétique d'un bien, à moins qu'il ne soit possible de la comptabiliser et qu'elle ne soit couverte par la police.

Dans bien des échanges commerciaux, il arrive souvent que les exportateurs canadiens, même s'ils ont choisi les termes FAS (franco le long du navire) ou FOB (franco bord), se chargent eux-mêmes de faire assurer la cargaison contre les risques maritimes et les risques de guerre; ils obtiennent alors une police «de magasin à magasin» et font ajouter au contrat de vente une clause «à qui de droit». De cette façon, les frais d'assurance sont facturés séparément à l'acheteur, en sus du prix FAS ou FOB.

Les exportateurs canadiens agissent ainsi pour plusieurs raisons : l'acheteur étranger, parfois incapable de protéger son investissement, se trouve couvert par une assurance canadienne; l'exportateur canadien, qui vend ses marchandises en consentant un crédit prolongé, risque de perdre de fortes sommes tant que les marchandises n'ont pas atteint leur lieu de destination à l'étranger.

a) Le certificat d'assurance

Le formulaire usuel de «police d'assurance sur facultés d'abonnement» que l'on remet à l'exportateur permet à l'assuré de produire des polices d'assurance particulières ou certificats d'assurance. L'un de ceux-ci sera souvent une condition préalable à toute transaction exécutée sur crédit bancaire (voir la figure 6).

Le certificat d'assurance donne la preuve qu'une assurance a été souscrite pour les marchandises qui y sont précisées et permet le transfert de cette protection aux autres parties intéressées, notamment l'acheteur, l'importateur ou le destinataire. La vente à l'étranger est facilitée par l'établissement de la police «à qui de droit», c'est-à-dire à l'avantage de l'un ou l'autre des intervenants participant au contrat de vente.

2. *L'obtention de l'assurance*

La police d'assurance peut être obtenue de l'une ou l'autre des manières suivantes :

- en s'adressant directement à l'assureur;
- en s'adressant à un courtier ou à un agent d'assurances;
- par l'entremise d'un transitaire ou d'un courtier en douane.

Il est habituellement préférable de souscrire une police d'assurance maritime en ayant recours à un intermédiaire qui connaît bien les aspects techniques du transport, aussi bien que de l'assurance. Bien qu'un agent soit généralement payé par celui qui retient ses services, dans le domaine de l'assurance, c'est l'assureur qui se charge de cette rémunération, en versant à l'agent un pourcentage de la prime payée, fraction qu'il impute ensuite à ses frais d'exploitation. Le fait de s'adresser directement à l'assureur ne garantit donc aucune économie.

Les sociétés d'assurances autorisées comprennent les sociétés constituées au Canada, à l'échelle fédérale ou provinciale, et les sociétés étrangères qui offrent l'assurance maritime par le biais de leurs succursales canadiennes. Les activités de toutes ces sociétés sont régies par les autorités provinciales.

Les sociétés non autorisées sont généralement des sociétés détenues par des intérêts étrangers et qui, semble-t-il, ne possèdent pas d'établissement de souscription au Canada, où elles font affaire par l'intermédiaire de courtiers. La société Lloyd's of London en est un exemple.

3. *Les types de polices*

Aux termes de la loi canadienne sur l'assurance maritime, adoptée en 1906, une police d'assurance maritime ne peut protéger l'assuré contre toutes les pertes ou dommages que peuvent subir ses biens. La perte ou les dommages doivent être imputables à un événement fortuit, sur lequel l'assuré n'a aucun contrôle. Les assureurs maritimes ne sont donc pas tenus de rembourser les dommages prévisibles en raison de l'emballage ou de la nature des marchandises (c'est-à-dire en raison de la négligence de l'expéditeur ou d'un vice de la marchandise).

Il existe deux principaux types de polices :

- les polices couvrant un risque particulier, dites «au voyage»; et
- les polices sur facultés d'abonnement.

La présentation des deux types de police est relativement semblable; elles se différencient surtout du fait que, dans une police au voyage, les marchandises et les détails de l'expédition sont décrits très précisément tandis que, dans une police sur facultés, on précise uniquement le genre de marchandises et d'itinéraires assurés.

i. La police au voyage. Pour un exportateur, il est possible, quoique incommode et onéreux, de souscrire une police d'assurance pour chacune de ses expéditions. L'une de celles-ci, oubliée, partira peut-être sans assurance; l'expéditeur devra subir les effets des fluctuations de tarifs ou encore, en l'absence d'une police à long terme, la prime de chaque envoi sera établie d'après le dossier de sinistres résultant des expéditions précédentes.

ii. La police sur facultés. L'exportateur qui effectue régulièrement des échanges avec l'étranger aura avantage à conclure un contrat à long terme avec une société d'assurances. La plupart de ces contrats s'appellent simplement «polices sur facultés d'abonnement»; certains portent le nom de «polices flottantes».

L'assurance ainsi obtenue peut être valide pour une période désignée ou être illimitée, sa résiliation étant effectuée sur avis de l'une ou l'autre des parties.

Lorsqu'il conclut un contrat de ce genre, l'assuré dispose de conditions et de tarifs invariables en circonstances normales. La police prévoit habituellement un montant maximum d'assurance par lieu et par navire, pour le temps d'attente avant l'embarquement et après le déchargement des marchandises. L'assuré doit généralement informer l'assureur, à intervalles réguliers, de la nature et de la valeur des biens couverts.

La police sur facultés ne peut être expédiée à l'étranger. Lorsque l'acheteur en requiert un exemplaire, on émet un certificat d'assurance (voir la figure6) qui expose les garanties offertes et dans lequel l'exportateur peut décrire brièvement l'envoi en cause.

4. Les garanties

L'expéditeur peut se procurer l'un ou l'autre de trois grands types d'assurance :

i. Franc d'avaries particulières (FAP). Cette garantie est la plus restreinte. Elle prévoit le remboursement des pertes totales, mais les pertes partielles résultant d'un risque maritime ne seront recouvrables que si le navire s'est échoué, a coulé ou a subi un incendie ou une collision.

ii. Avec avaries. Cette garantie offre une meilleure protection en cas de perte partielle due aux risques maritimes, à la condition que les dommages soient égaux à 3 % (ou à un autre pourcentage donné) de la valeur de l'expédition. Toutes les pertes résultant de l'échouage, du naufrage, d'un incendie ou d'une collision avec un autre navire sont entièrement remboursables.

iii. Tous risques. Cette garantie est la plus complète, car elle protège contre toute perte ou dommage aux marchandises imputables à une cause externe. Les pertes résultant d'une guerre, d'une grève, d'émeutes, d'une saisie ou d'un emprisonnement ne sont pas couvertes, sauf par avenant ou police particulière.

5. Les tarifs

La tarification des primes d'assurance n'est pas régie par des lois. L'assureur propose une prime qu'il établit en fonction de sa connaissance des risques, de son expérience, de sa concurrence et de son instinct. En Amérique du Nord, les primes sont généralement exprimées en «cents par tranche de cent dollars» de la valeur des biens assurés.

Les principaux facteurs qui entrent en ligne de compte dans le calcul des primes normales sont les suivants :

- le type de police;
- le genre de marchandises;
- la longueur et le but du voyage;
- la saison;
- le genre, le modèle et la taille du navire, son pays d'origine, son propriétaire et son âge;
- les conditions du marché de l'assurance maritime, à savoir l'offre et la demande et la concurrence entre les assureurs;
- la confiance totale inspirée par les déclarations de l'assuré;
- l'emballage fourni par l'expéditeur;
- les possibilités de sauvetage;
- l'expérience accumulée par l'assuré(la prime sera conforme au dossier de sinistres de l'assuré).

Figure 6 : Exemple de certificat d'assurance

M 67

ORIGINAL ORIGINAL AND DUPLICATE ISSUED, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED, THE OTHER TO STAND VOID.

No. 99006

CERTIFICATE OF INSURANCE

Maritime Insurance Company, Limited

NORWICH UNION INSURANCE GROUP
Marine Department, Head Office for Canada:
60 YONGE STREET, TORONTO, ONTARIO M5E 1H5 CANADA
TELEX: 06-219667 PREFIX: NORMARINE
TELEPHONE: (416) 362-2961

REF: 56/222

BROKER Tower Chisholm Ferguson Ltd. Issued at Toronto, Ontario. Aug 3/84 19

This is to Certify, that CANADIAN COLEMAN COMPANY LTD. , have

insured $ Can$ 11,605.00 (ELEVEN THOUSAND SIX HUNDRED AND FIVE---------- CAN$ Dollars)

on 200 Cartons on 2 Skids LANTERNS, MANTELS, GLASS GLOBES AS PER PURCHASE ORDER.

MARKS & NUMBERS

Addressed
1/200

per COLUMBUS NEW ZEALAND V.01 Sailing on or about AUGUST 5/84

from Toronto, Ontario via Vancouver

to Port Moresby, Papua, New Guinea.

SPECIMEN

Covering Institute Cargo Clauses A/ CONDITIONS
Risks, Institute War, S.R.C.C. clauses. CLAIMS ARE PAYABLE IN THE CURRENCY OF DRAFT.

Against all risks of loss or damage as per Institute Cargo Clauses (All Risks) as over.
Including War, Strikes, Riots, Civil Commotions and Malicious Damage as per current Institute War and Strikes Clauses.

Subject to the conditions of Open Policy No. AA-111 against which the interest insured hereunder has been declared.

SURVEY CLAUSE.—In the event of loss or damage which may give rise to a claim under this Certificate, notice must be given immediately to the undernoted agent/s so that he/they may appoint a Surveyor if he/they so desire.

Agents at Port Moresby, Papua, New Guinea are XYZ Insurance Group, Marine Office Port Moresby, Papua. New Guinea.

CLAIMS PAYABLE ABROAD (Delete if not required). In case of any claim arising on this Certificate, it is agreed that the same shall be settled at ..... by AS ABOVE Agents at that place.

Notice of any claim must be given by the holder of the Certificate to the said Agents as soon as practicable and the settlement thereof will be made in conformity with the laws and customs of England. In the event of any difference of opinion arising between the said parties the settlement shall be referred to the Company in Toronto.

NOTICE TO CONSIGNEES

If claims hereunder are made payable in any of the following countries, attention is drawn to the fact that this Certificate must be stamped within the specified period after its receipt to conform with their Revenue Laws, otherwise no claim can be paid in these countries.

South Africa ..... 7 days. Malaysia ..... 30 days. India/Pakistan ..... 3 months.

OTHER COUNTRIES MAY HAVE SIMILAR REQUIREMENTS

This Certificate is not valid unless countersigned.

Countersigned:

Per .....

For Maritime Insurance Company, Limited

Marine Manager for Canada

Chapitre 4
Les documents de transport

Le connaissement du transporteur

a) Généralités

Le connaissement du transporteur est le plus important document de transport. Le terme «connaissement» a été créé pour l'expédition de marchandises par voie maritime et, dans bien des pays, on ne peut encore aujourd'hui l'utiliser que dans ce domaine.

Dans le cas d'un transport ferroviaire ou par camion, les équivalents reconnus du connaissement sont, respectivement, la «lettre de voiture (rail)» et la «lettre de voiture (route)». Cependant, au Canada, l'utilisation du terme «connaissement» s'est généralisée dans tous les modes de transport.

i. À quoi sert le connaissement? Le connaissement peut servir trois objectifs :

- s'il porte la signature du transporteur ou de son représentant autorisé, il sert d'accusé de réception des marchandises qui y sont décrites et est remis à l'expéditeur;

- il résume les modalités du contrat qui lie l'expéditeur au transporteur pour le transport des marchandises jusqu'à la destination convenue; et

- il sert de preuve quant à la propriété des marchandises. Un connaissement constitue un titre de propriété négociable s'il est établi à l'ordre du destinataire des biens; sinon, il n'est pas négociable.

ii. Les connaissements «nets». Le transporteur qui constate un défaut apparent dans les marchandises ou leur emballage au moment où il les reçoit de l'expéditeur portera une note en ce sens sur le connaissement lui-même. Un connaissement où l'on trouve une telle mention est dit «avec réserves». Un connaissement non annoté est dit «net».

En pratique, on verra souvent des dispositions surimprimées ou estampillées sur un connaissement. Seules celles qui ont précisément trait à un défaut des marchandises ou de leur emballage font qu'il s'agira d'un connaissement «avec réserves».

Ces dispositions sont souvent à l'origine de malentendus et de litiges qui opposent vendeur, transporteur et acheteur. La Chambre de commerce internationale (voir l'annexe II) a publié une brochure intitulée *Le problème des connaissements nets* (n° 283) où l'on explique la question; on y trouve des recommandations afin de prévenir les différends, ainsi qu'une liste des dispositions les plus fréquemment utilisées.

b) Le connaissement maritime

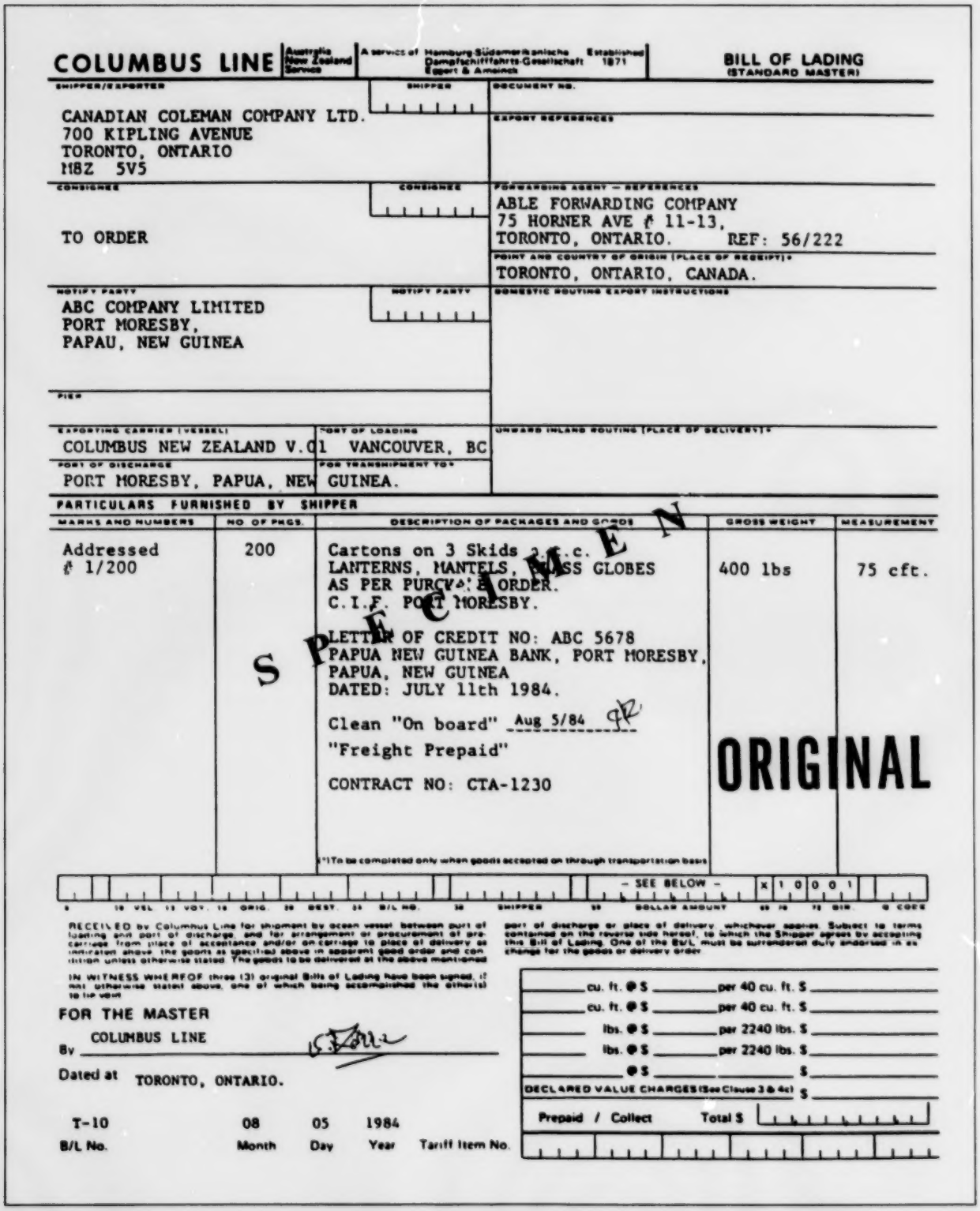
Le connaissement maritime (voir la figure 7) est établi par l'expéditeur ou le transporteur, qui utilisent à cette fin des formulaires proposés par ce dernier. Chaque compagnie de navigation possède son formulaire particulier, mais toutes ces sociétés emploient un libellé relativement uniforme.

Un connaissement à ordre est un effet dit «négociable». Lorsqu'il l'endosse, le destinataire peut désigner ou non un bénéficiaire particulier. Celui-ci peut faire de même, et ainsi de suite. Au bout du compte, le transporteur livrera les marchandises à la personne qui aura endossé le connaissement et le lui aura remis après le dédouanement.

Certains envois sont parfois exécutés sur la foi d'un connaissement établi à l'ordre de l'expéditeur désigné. Celui-ci doit alors endosser le connaissement avant de le remettre à l'acheteur. La plupart du temps, l'endossement de l'expéditeur sera fait en blanc.

On trouve généralement sur les connaissements maritimes, immédiatement sous le nom du destinataire, le nom de la personne à informer. Le représentant de la compagnie de navigation envoie un «avis d'arrivée» à cette personne, à la date du déchargement des marchandises au lieu de destination. Il faut cependant souligner qu'aucune loi n'oblige le représentant à donner cet avis, ni ne met sa responsabilité en jeu s'il néglige de le faire.

Figure 7 : Exemple de connaissement maritime



COLUMBUS LINE

Australia New Zealand Service

A service of Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck — Established 1871

BILL OF LADING (STANDARD MASTER)

SHIPPER/EXPORTER
CANADIAN COLEMAN COMPANY LTD.
700 KIPLING AVENUE
TORONTO, ONTARIO
M8Z 5V5

SHIPPER

DOCUMENT NO.

EXPORT REFERENCES

CONSIGNEE
TO ORDER

CONSIGNEE

FORWARDING AGENT — REFERENCES
ABLE FORWARDING COMPANY
75 HORNER AVE # 11-13,
TORONTO, ONTARIO. REF: 56/222

POINT AND COUNTRY OF ORIGIN (PLACE OF RECEIPT)*
TORONTO, ONTARIO, CANADA.

NOTIFY PARTY
ABC COMPANY LIMITED
PORT MORESBY,
PAPAU, NEW GUINEA

NOTIFY PARTY

DOMESTIC ROUTING EXPORT INSTRUCTIONS

PIER

EXPORTING CARRIER (VESSEL)
COLUMBUS NEW ZEALAND V.01

PORT OF LOADING
VANCOUVER, BC

UNWARD INLAND ROUTING (PLACE OF DELIVERY)*

PORT OF DISCHARGE
PORT MORESBY, PAPUA, NEW

FOR TRANSHIPMENT TO*
GUINEA.

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
Addressed # 1/200	200	Cartons on 3 Skids s.l.c.c. LANTERNS, MANTELS, GLASS GLOBES AS PER PURCHASE ORDER. C.I.F. PORT MORESBY. LETTER OF CREDIT NO: ABC 5678 PAPUA NEW GUINEA BANK, PORT MORESBY, PAPUA, NEW GUINEA DATED: JULY 11th 1984. Clean "On board" Aug 5/84 "Freight Prepaid" CONTRACT NO: CTA-1230	400 lbs	75 cft.

SPECIMEN

ORIGINAL

(*)To be completed only when goods accepted on through transportation basis

- SEE BELOW - x 1 0 0 0 1

0 10 VSL 13 VOY. 16 ORIG. 20 DEST. 24 B/L NO. 30 SHIPPER 50 DOLLAR AMOUNT 66 70 72 DIV 0 CODE

RECEIVED by Columbus Line for shipment by ocean vessel between port of loading and port of discharge, and for arrangement or procurement of pre-carriage from place of acceptance and/or on carriage to place of delivery as indicated above, the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated. The goods to be delivered at the above mentioned port of discharge or place of delivery, whichever applies. Subject to terms contained on the reverse side hereof, to which the Shipper agrees by accepting this Bill of Lading. One of the B/L must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS WHEREOF three (3) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.

FOR THE MASTER
COLUMBUS LINE
By _____

Dated at TORONTO, ONTARIO.

T-10 B/L No. | 08 Month | 05 Day | 1984 Year | Tariff Item No.

_____ cu. ft. @ $ _____ per 40 cu. ft. $ _____
_____ cu. ft. @ $ _____ per 40 cu. ft. $ _____
_____ lbs. @ $ _____ per 2240 lbs. $ _____
_____ lbs. @ $ _____ per 2240 lbs. $ _____
_____ @ $ _____ $ _____
DECLARED VALUE CHARGES (See Clause 3 & 4c) $ _____
Prepaid / Collect Total $ _____

Sur certains connaissements, on verra la mention : «Embarqué en bon ordre et état sur ....»; ce genre de connaissement est appelé un connaissement «Embarqué». D'autres porteront l'inscription : «Reçu en bon ordre et état pour embarquement sur ...»; il s'agit alors d'un connaissement «Reçu pour embarquement».

Avant de remplir le connaissement maritime, il est donc essentiel de passer en revue toutes les conditions de la vente et ses exigences en matière de connaissement. Si les marchandises sont vendues sur crédit documentaire, on aura probablement à établir un connaissement «Embarqué».

Il n'existe aucun formulaire standardisé pour l'établissement des connaissements à ordre utilisés dans le transport maritime. Si le connaissement est fait à l'ordre d'un destinataire désigné, on ajoute simplement l'expression «À l'ordre de» devant le nom du destinataire, à l'endroit voulu.

La présentation du connaissement s'explique d'elle-même. On y réserve des espaces pour le nom de l'expéditeur, le port de chargement, le nom du navire, celui du destinataire et l'adresse de la personne à notifier; on y indique aussi le port de déchargement, ainsi qu'une mention portant que les frais de transport ont été payés à l'avance ou sont exigibles à l'arrivée.

i. Les données les plus importantes. Il est bon de noter les trois éléments suivants du connaissement, qui jouent un rôle prédominant :

1. **Les marques principales**, que l'on désigne parfois par l'expression «marques et numéros». Il est essentiel de bien marquer votre envoi; rappelez-vous en effet que vos marchandises seront entassées dans la cale du navire ou dans un hangar, avec celles de quelque cent autres expéditeurs qui emploieront souvent un emballage semblable au vôtre. Que vous expédiiez vos marchandises en caisses, en coffres, en ballots, en boîtes ou en pièces détachées, n'oubliez jamais de bien identifier vos biens, afin qu'on puisse les repérer facilement à l'arrivée. Imprimez des inscriptions lisibles, à l'encre, sur au moins un côté et une extrémité de vos colis, de façon qu'elles soient apparentes lorsque ceux-ci sont empilés. Indiquez le port de déchargement et un code quelconque, dont se serviront les préposés à la réception. Ces marques principales doivent être inscrites dans le connaissement.

2. **Le poids et les dimensions.** Dans la mesure du possible, il est préférable d'inscrire le poids et les dimensions sur chaque colis et de reporter le poids et les dimensions totales de l'envoi sur le connaissement. Il est possible que le destinataire exige d'être informé de l'un et des autres, pour l'organisation de la manutention au port de déchargement. Ces données doivent absolument être communiquées au représentant de la compagnie de navigation chargé de l'arrimage de la cargaison.

3. **Le nombre d'originaux.** On établit généralement au moins deux originaux du connaissement maritime.

On trouve habituellement, au-dessus de la signature apposée sur le connaissement, une indication du nombre d'exemplaires signés. Dès qu'on lui remet un original signé, quel qu'il soit, le transporteur livrera les marchandises au porteur. C'est pourquoi il est si important que l'acheteur (l'importateur) soit en possession du jeu complet de connaissements.

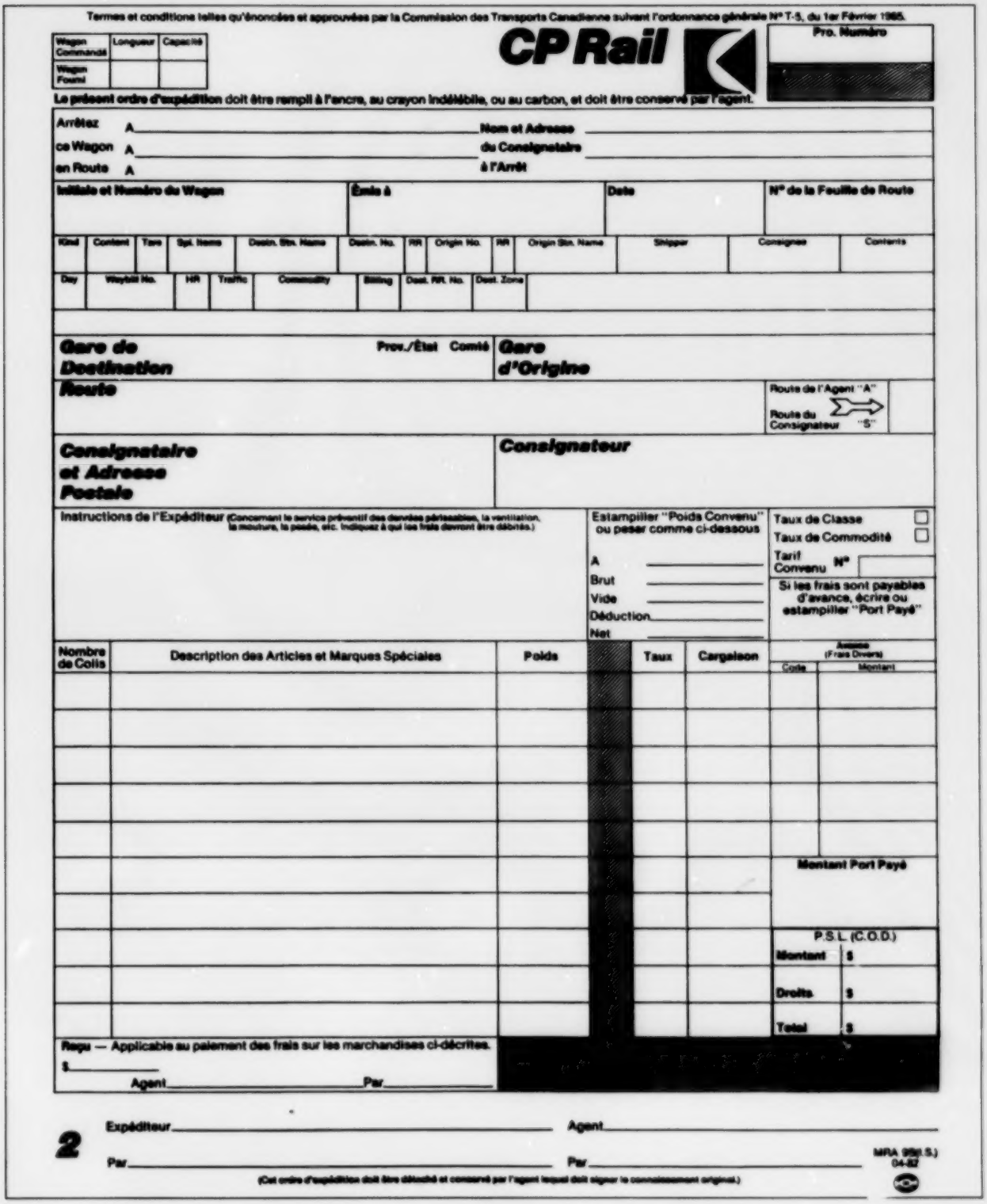
c) Les lettres de voiture «rail» et «route»

On n'établit qu'un seul exemplaire original d'une lettre de voiture «rail» ou «route». Dans l'un ou l'autre de ces modes de transport, on peut utiliser aussi bien des connaissements à ordre que des connaissements dits «nominatifs». Le connaissement nominatif (voir la figure 8) est un effet non négociable où est mentionné le nom du destinataire. Les marchandises sont alors livrées dès l'arrivée, sans qu'il soit nécessaire d'en remettre le connaissement.

Négociable ou non, une lettre de voiture «rail» constitue un contrat de transport entre l'expéditeur et le transporteur. Ce document comporte trois parties : l'original, la commande de transport et le sommaire. L'expéditeur les signe toutes trois, tandis que le transporteur n'appose sa signature que sur l'original et le sommaire.

L'original est le seul exemplaire qui puisse faire foi dans un litige opposant l'expéditeur ou le propriétaire des marchandises au transporteur. Ce dernier conserve la commande de transport, qui l'autorise à exécuter les services convenus. Il rend l'original et le sommaire à l'expéditeur.

Figure 8 : Exemple de lettre de voiture «rail»



Termes et conditions telles qu'énoncées et approuvées par la Commission des Transports Canadienne suivant l'ordonnance générale N° T-5, du 1er Février 1965.

Wagon Commandé	Longueur	Capacité
Wagon Fourni		

CP Rail

Pro. Numéro

Le présent ordre d'expédition doit être rempli à l'encre, au crayon indélébile, ou au carbon, et doit être conservé par l'agent.

Arrêtez ce Wagon en Route — A

Nom et Adresse du Consignataire à l'Arrêt

Initiale et Numéro du Wagon	Émis à	Date	N° de la Feuille de Route

Kind	Content	Tare	Spl. Instns	Destn. Stn. Name	Destn. No.	RR	Origin No.	RR	Origin Stn. Name	Shipper	Consignee	Contents

Day	Waybill No.	HR	Traffic	Commodity	Billing	Dest. Rlt. No.	Dest. Zone

Gare de Destination — Prov./État — Comté

Gare d'Origine

Route

Route de l'Agent "A"
Route du Consignateur "S"

Consignataire et Adresse Postale

Consignateur

Instructions de l'Expéditeur (Concernant le service préventif des denrées périssables, la ventilation, la mouture, la pesée, etc. Indiquez à qui les frais devront être débités.)

Estampiller "Poids Convenu" ou peser comme ci-dessous

A
Brut
Vide
Déduction
Net

Taux de Classe ☐
Taux de Commodité ☐
Tarif Convenu N°

Si les frais sont payables d'avance, écrire ou estampiller "Port Payé"

Nombre de Colis	Description des Articles et Marques Spéciales	Poids		Taux	Cargaison	Avances (Frais Divers) Code	Avances (Frais Divers) Montant

Montant Port Payé

P.S.L. (C.O.D.)
Montant $
Droits $
Total $

Reçu — Applicable au paiement des frais sur les marchandises ci-décrites.
$_____
Agent_____ Par_____

2

Expéditeur_____ Agent_____

Par_____ Par_____

MRA 95(E.S.) 04-82

(Cet ordre d'expédition doit être détaché et conservé par l'agent lequel doit signer le connaissement original.)

Après de longues années de tractations, l'industrie canadienne du camionnage propose maintenant un formulaire standardisé de lettre de voiture «route». La plupart des entreprises de transport routier, tout en conservant leur formulaire particulier, se conforment à la présentation agréée à l'échelle nationale (voir la figure 9).

Les entreprises de transport maritime, ferroviaire et routier emploient également un document de transport dit «short» ou connaissement nominatif simplifié. On n'y mentionne que les dispositions les plus importantes du contrat de transport, mais il prévoit l'application de toutes les stipulations prescrites dans le formulaire de connaissement régulier, qu'elles soient inscrites ou non dans l'effet abrégé.

d) Les documents de transport combiné (ou connaissements intermodaux)

Dans un déplacement intermodal coordonné par l'expéditeur avec plusieurs transporteurs, chacun de ces derniers émet un connaissement ou autre document relatif à la partie de l'itinéraire dont il se charge. Ainsi, chaque entreprise intéressée n'est responsable des marchandises que pendant une partie du déplacement et les modalités qui apparaissent sur son propre document, notamment en ce qui concerne les limites de sa responsabilité, ne valent que pour le trajet parcouru par elle.

Dans un déplacement multimodal coordonné par un intermédiaire, il est possible d'établir un document de transport combiné, qui est émis par un «entrepreneur de transport combiné». Toutes les parties intéressées doivent s'entendre sur les modalités qui y sont exprimées. L'entrepreneur de transport combiné, qu'il soit un transitaire ou un transporteur, doit, lorsqu'il agit en qualité de mandataire, assumer l'entière responsabilité de l'expédition, notamment au chapitre des pertes ou dommages.

Afin de favoriser, chez les pays qui participent au commerce international, l'uniformisation et la plus grande précision des privilèges et responsabilités des utilisateurs du transport intermodal, la Chambre de commerce internationale a adopté des règles et publié une brochure intitulée *Règles uniformes pour un document de transport combiné* (n° 298). Cependant, aucun formulaire uniforme n'est encore utilisé ou reconnu à l'échelle mondiale.

Le récépissé (ou connaissement) du transitaire

S'il s'entend à ce sujet avec l'acheteur, le vendeur peut remplacer, dans la documentation qu'il lui fournit, le connaissement maritime par un récépissé du transitaire (voir la figure 10).

a) Marche à suivre

Pour obtenir ce document, l'expéditeur livre les marchandises à un transitaire international qui, en retour, lui remet un effet portant qu'il les a bien reçues. Le transitaire regroupe les petits envois de plusieurs vendeurs en une seule expédition. En sa qualité de mandataire pour ces différents clients, il négocie, avec une compagnie de navigation, un contrat de transport visant l'expédition regroupée. Le transporteur remet alors au transitaire un connaissement maritime.

En pratique, le transitaire, dans la transaction initiale, joue le rôle du «transporteur» qui vend de l'espace de chargement aux expéditeurs exportateurs. Le récépissé du transitaire peut alors tenir lieu de connaissement.

Dans la deuxième étape, le transitaire agit en qualité «d'expéditeur», puisqu'il achète de l'espace de chargement à la compagnie de navigation. C'est donc le transitaire qui figure comme expéditeur sur le connaissement maritime émis par la compagnie.

Le transitaire expédie le connaissement maritime à sa succursale ou à son représentant au lieu de déchargement. Par l'intermédiaire de ce dernier, le transitaire dédouane les marchandises et en prend possession.

Les divers acheteurs, à leur tour, présentent les récépissés du transitaire que leur ont remis leur vendeur (exportateur) respectif et peuvent par la suite entrer en possession des éléments de l'envoi regroupé qui leur reviennent.

Figure 9 : Exemple de formulaire standardisé de lettre de voiture «route»

APPROUVÉ PAR LA RÉGIE DES TRANSPORTS DE QUÉBEC

ORIGINAL

Roberval EXPRESS LIMITÉE

MONTRÉAL
4293, HOGAN
TÉL. 523-3174

QUÉBEC
ENTREPÔT ST-ANDRÉ
TÉL. 527-3413

TORONTO 762-8992 — CHICOUTIMI 543-9731
CHIBOUGAMAU 2436 CHAMBORD 342-6291 — ROBERVAL 342-6291 ALMA 662-9201
DOLBEAU – CHIBOUGAMAU – ROBERVAL – CHICOUTIMI – QUÉBEC – TROIS-RIVIÈRES – MONTRÉAL

No.
À l'usage du camionneur
For Carrier use

Identification du véhicule
Vehicle identification

CONNAISSEMENT NON NÉGOCIABLE

BILL OF LADING NOT NEGOTIABLE

No.
À l'usage de l'expéditeur
For Shipper use

À
At (Point d'origine) (Point of origin) Date

Expéditeur
Shipper

Reçu au point d'origine, à la date et de l'expéditeur ci-dessous mentionné les marchandises ci-après décrites en bon état apparent (le contenu des colis et sa condition étant inconnus) marquées, consignées et destinées tel que ci-après mentionné, que le voiturier consent à transporter et à délivrer à leur consignataire au point de destination ci ce point se trouve sur la route qu'il est autorisé à desservir, sinon à faire transporter et délivrer par un autre voiturier autorisé à ce faire, aux taux déposés à la Régie des Transports de Québec.

Il est mutuellement convenu que chaque voiturier transportant les dites marchandises en tout ou en partie, sur le parcours entier ou une portion quelconque d'celui-ci à destination et que tout intéressé à la dite expédition pour tout service à effectuer en vertu des présentes est sujet à toutes les conditions imprimées ou écrites non prohibées par la loi, incluant les conditions contenues au verso des présentes qui sont acceptées par l'expéditeur pour lui-même et ses ayants-droit.

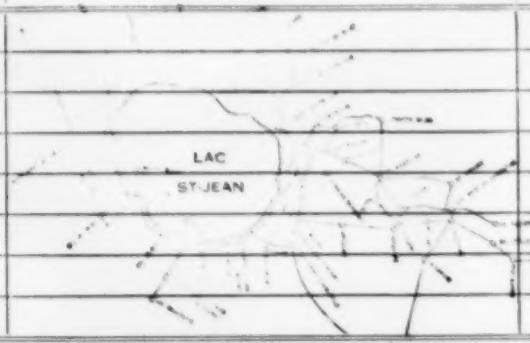
Received at the point of origin on the date specified, from the shipper mentioned herein, the property herein described, in apparent good order, except as noted (contents and conditions of contents of packages unknown) marked, consigned and destined as indicated below, which the carrier agrees to carry and deliver to the consignee at the said destination, if on its own authorized route or otherwise to cause to be carried by another authorized carrier on the route to said destination, at the rates deposited with the Québec Transportation Board.

It is mutually agreed, as to each carrier of all or any of the goods over all or any portion of the route to destination, and as to each party of any time interested in all or any of the goods, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the conditions not prohibited by law, whether printed or written, including conditions on back hereof, which are hereby agreed by the shipper and accepted for himself and his assigns.

Consignataire
Consignee Destination
Ville — Town

Adresse
Address Route
No. rue — Street No.

Nombre de paquets No. of Packages	DESCRIPTION DES ARTICLES, MARQUES ET PARTICULARITÉS DESCRIPTION OF ARTICLES, MARKS AND EXCEPTIONS	Pesanteur (sujette à corrections) Weight (subject to corrections)	Taux Rate	Montant Amount	CHARGES
					Payées d'avance — Prepaid ☐
					À Percevoir — Collect ☐
					Le Frêt sera "À percevoir" à moins d'indication contraire — Freight charges will be collect unless marked "Prepaid"



VÉRIFIÉ — CHECKED

No. de req. No. of pack	Entré—In	Sorte—Out	No. Véh. No.

À l'usage du Bureau — For Office use only

Si au risque du propriétaire mentionnez-le ici.
If at owner's risk, write or stamp here.

C. O. D. CONTRE REMBOURSEMENT
MONTANT / AMOUNT $
Frais de perception / Collection charge ☐ À percevoir Collect ☐ Payés d'avance Prepaid

N.B.—Veuillez prendre connaissance des conditions au verso, qui sont acceptées par les présentes.
N.B.—Note carefully conditions on back hereof which are hereby accepted.

VALEUR de la marchandise
VALUATION of the Goods $

Expéditeur
Shipper
Par
Per

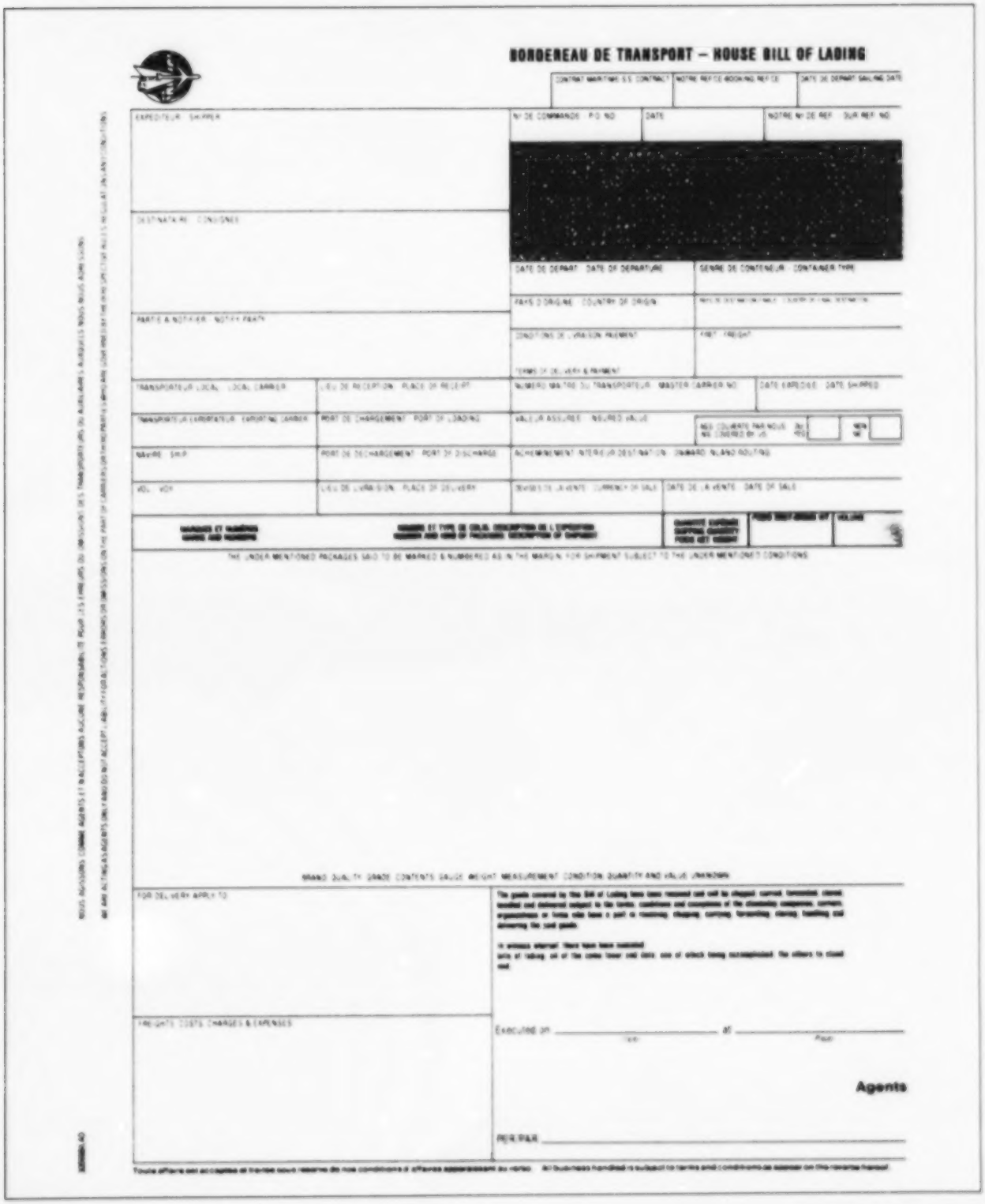
Camionneur
Carrier
Par
Per

Ce connaissement doit être signé par l'expéditeur et par l'agent du camionneur.
This Bill of Lading is to be signed by the Shipper and Carrier's Agent.

R. T. 230

FORMULES COMMERCIALES SAVOY LIMITÉE

Figure 10 : Exemple de connaissement direct fourni par un transitaire



BORDEREAU DE TRANSPORT – HOUSE BILL OF LADING

Agents

Figure 11 : Exemple de lettre de transport aérien (1)

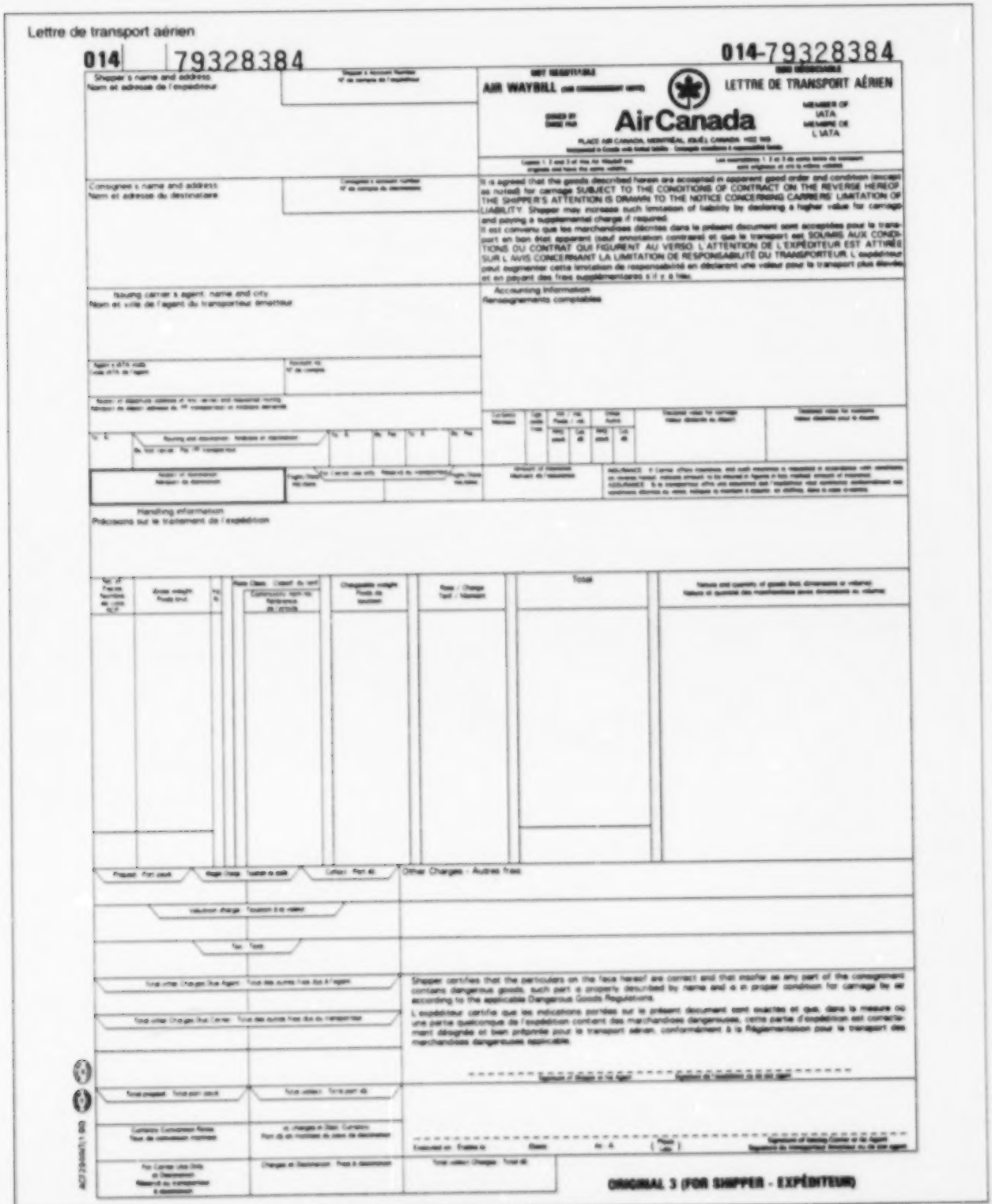
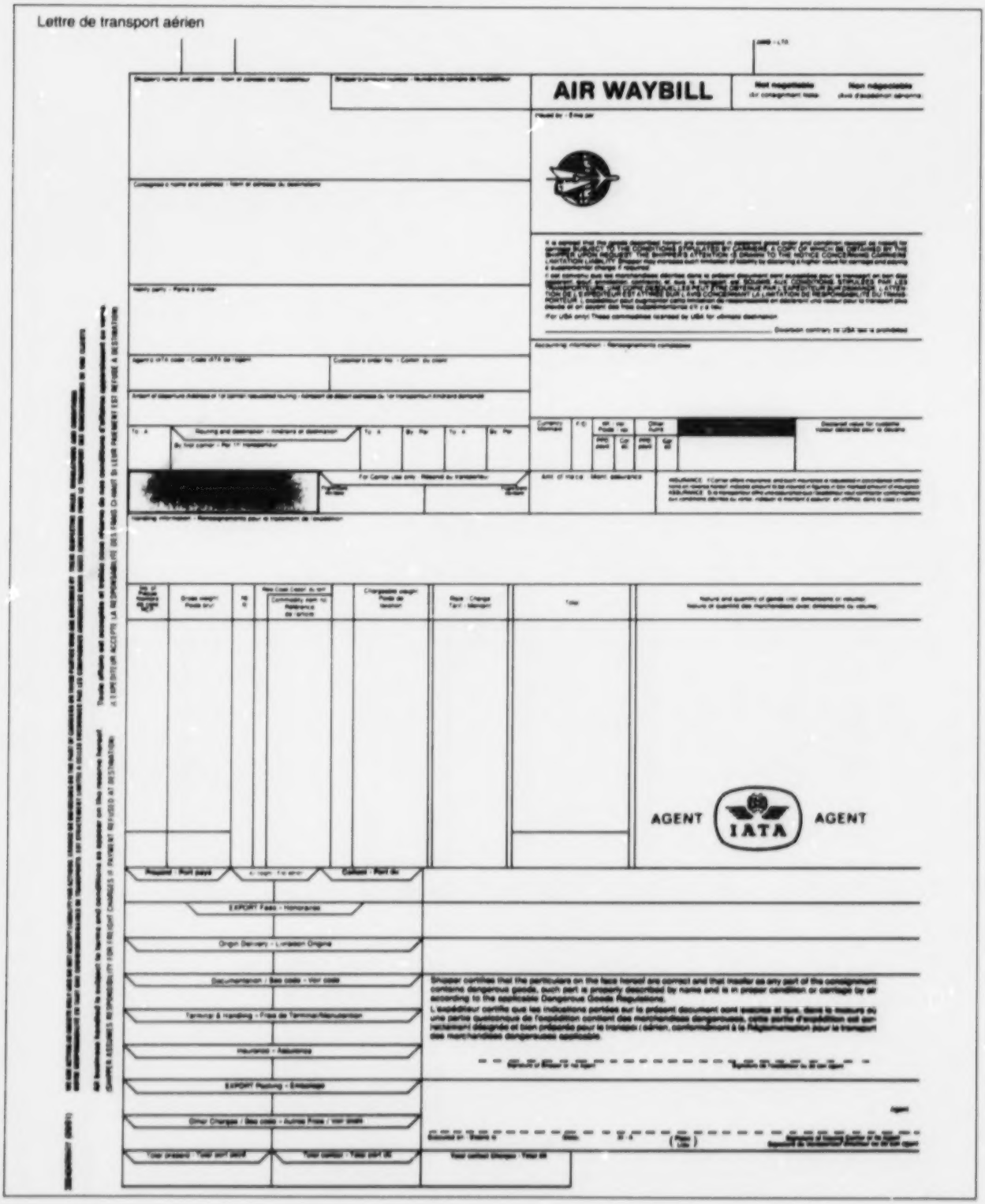


Figure 12 : Exemple de lettre de transport aérien (2)



b) La présentation

Les récépissés de transitaire se présentent sous des formes différentes. Dans la plus simple, il s'agit d'un accusé de réception portant que la livraison sera faite au destinataire désigné. Il existe par contre un formulaire plus complet de «connaissement» du transitaire, où il est indiqué que l'émetteur s'engage à livrer les marchandises à l'ordre de la personne dont le nom est mentionné. Ce genre de connaissement s'apparente au connaissement du transporteur et précise la plupart du temps que le transport sera effectué conformément aux modalités qui figurent dans ce dernier document.

En cas de perte ou de dommages, le détenteur d'un récépissé ou d'un connaissement de transitaire peut engager des poursuites contre ce dernier.

La lettre de transport aérien

La lettre de transport aérien (LTA) ne sert que dans deux genres de déplacements : l'expédition d'envois distincts et l'expédition d'envois regroupés. Lorsqu'il regroupe des envois séparés en vue d'un transport par avion, le groupeur ou transitaire aérien doit émettre une LTA interne, et non celle fournie par le transporteur.

La LTA est un effet non négociable, composé de trois originaux et de six copies. Les transporteurs peuvent en établir jusqu'à cinq copies supplémentaires, qui ne serviront qu'à leurs propres besoins.

Objets et fonctions de la LTA. Les LTA les plus courantes (dont la figure 11 donne un exemple) contiennent généralement 37 cases dans lesquelles on doit inscrire des renseignements très précis. La LTA représente le plus important document que peut émettre un transporteur ou son agent de fret agréé. Elle sert à diverses fins :

- elle fait foi qu'un contrat de transport a été conclu;
- elle donne la preuve que les marchandises ont été reçues en vue de l'expédition;
- elle tient lieu de certificat d'assurance, si l'expéditeur exige la production d'un tel document par le transporteur;
- elle tient lieu de déclaration en douane;
- elle tient lieu de document de transport, qui indique au personnel du transporteur la marche à suivre pour la manutention, la répartition et la livraison de l'envoi.

Le contrat du transporteur entre en vigueur à la signature de la LTA par lui-même et l'expéditeur. Il arrive à échéance lorsque l'envoi est livré au destinataire désigné dans la LTA.

Marche à suivre. L'expéditeur établit la LTA conformément aux dispositions des conventions internationales. Il est seul responsable de l'exactitude des données et déclarations concernant les marchandises, de même que de tout dommage que pourrait subir le transporteur ou une autre personne en raison des irrégularités, erreurs ou insuffisances de ces données et déclarations. En signant la LTA, l'expéditeur atteste à la fois qu'il connaît et qu'il accepte les conditions figurant au verso du formulaire et celles du contrat de transport.

Le recto d'une LTA porte toujours la mention «non négociable», car elle est l'équivalent d'un connaissement nominatif. Les transporteurs aériens ne peuvent émettre de connaissements négociables.

Annexe I
La manutention : préparation des marchandises en vue du transport

Tous ceux qui jouent un rôle dans la distribution, de l'exportateur à l'utilisateur en passant par le transporteur, doivent s'assurer que les marchandises sont bien préparées, emballées et identifiées. Il y a, en ce domaine, deux principes à respecter :

- l'expédition entière doit être livrée en bon état; ou
- en cas d'endommagement, il faut réduire les pertes financières à leur minimum.

Les responsabilités

Aux étapes préliminaires de l'expédition, c'est l'exportateur, c'est-à-dire vous-même, qui devez vous assurer que vos produits sont bien emballés, regroupés ou mis en conteneurs. À défaut, il se pourrait, d'une part, qu'aucun transporteur n'accepte de se charger de l'envoi ou, d'autre part, que vous ayez peine à vous faire compenser en cas de dommages.

1. Principes généraux

Voici quelques règles fondamentales à respecter :

- analysez la totalité de l'itinéraire et préparez vos marchandises de manière qu'elles puissent supporter l'étape la plus difficile;
- s'il s'agit d'un déplacement intermodal, comptez le nombre de transbordements et faites en sorte que vos marchandises puissent être manutentionnées à plusieurs reprises;
- familiarisez-vous avec les exigences relatives à l'emballage dans le pays d'origine, chez chacun des transporteurs, dans tous les ports de sortie et d'entrée et dans le pays de destination;
- soyez au courant des avantages et des faiblesses de l'emballage choisi, notamment en ce qui concerne l'empilage, la manutention et la résistance aux intempéries;
- préparez vos colis de manière à minimiser les mouvements internes et à maximiser la protection des angles, rebords, finis, soupapes, cadrans, boutons, rembourrages et matériaux;
- employez les dispositifs de groupage appropriés (palettes, conteneurs, etc.); chargez et arrimez-y les marchandises de la manière voulue;
- établissez le matériel de manutention requis et voyez s'il est disponible aux lieux de transbordement.

2. Méthodes particulières aux modes de transport

De tous les modes de transport, ce sont les chemins de fer qui ont fixé les règles les plus précises en ce qui a trait à la taille, la composition et la résistance des matériaux d'emballage. Si vous ne vous y conformez pas, on pourra vous imposer un tarif de pénalité et refuser de vous indemniser en cas de dommages.

Dans les autres modes de transport, les règles à cet égard sont plus variées et leur application moins sévèrement surveillée, mais tous exigent que les marchandises soient emballées de telle façon qu'elles puissent supporter les effets raisonnables de la manutention et du transport.

3. L'inspection du matériel de transport

Avant d'y charger vos marchandises, nous vous recommandons de bien examiner l'équipement choisi, qu'il s'agisse d'un camion-remorque, d'un wagon de chemin de fer ou d'un conteneur. Si vous négligez de le faire avec tout le soin nécessaire, vous pourriez éprouver des difficultés à vous faire indemniser en cas de dommages.

Portez attention aux éléments suivants :

a) Extérieur

- Y a-t-il des perforations ou des déchirures évidentes sur le revêtement extérieur de l'équipement?

- Les portes sont-elles en bon état? Les joints, les charnières et les serrures sont-ils endommagés ou tordus?

- La bâche de toile d'un conteneur à toit ou extrémité ouverte est-elle suffisamment grande et sans déchirure? Les câbles de scellement douanier sont-ils bien en place et leurs extrémités sont-elles intactes?

- L'équipement à revêtement souple possède-t-il des arceaux et supports de toit aux endroits voulus?

- A-t-on enlevé, pour éviter les malentendus et les pénalités, toutes les étiquettes extérieures se rapportant à la cargaison précédente?

- Les dispositifs de réfrigération intégrés de l'équipement sont-ils réglés à la température voulue pour les denrées à transporter?

b) Intérieur

- L'équipement est-il propre? Y voit-on des traces d'une cargaison antérieure?

- Y a-t-il des clous ou d'autres objets saillants qui pourraient endommager vos marchandises?

- L'équipement dégage-t-il des odeurs désagréables qui pourraient se propager à des marchandises délicates? On peut éliminer ce problème en faisant brûler des grains de café dans l'équipement ou en utilisant un désodorisant en aérosol.

- L'intérieur de l'équipement où l'on doit charger des marchandises très délicates a-t-il été revêtu de papier ou de plastique?

- L'intérieur est-il parfaitement sec? Il faut supprimer toute trace de condensation ou de gel pour éviter les dommages causés par l'humidité.

- Le conteneur est-il étanche? On peut le vérifier en y pénétrant et en faisant fermer les portes; si la lumière s'infiltre à quelque endroit, l'eau pourra faire de même.

- L'équipement dans lequel vous voulez charger des marchandises susceptibles de fuir ou de dégager des odeurs désagréables est-il protégé à l'aide de pellicules de plastique et d'un matériau absorbant?

4. Les envois groupés

Chaque élément d'une expédition groupée doit être clairement marqué et étiqueté lorsqu'il n'occupe pas le volume total d'un wagon ou d'un camion. En ce cas, nous vous recommandons de tenter d'établir le genre de marchandises susceptibles d'entrer en contact avec vos produits et de protéger ceux-ci en conséquence. Il serait bon d'informer votre transporteur et les autres intermédiaires des risques que pourraient courir vos marchandises du fait de leur proximité avec d'autres substances.

5. Les marchandises dangereuses

Le Canada et les autres pays imposent des règles très sévères en ce qui concerne la manutention, le transport et l'entreposage des marchandises et substances dangereuses. L'exportateur-expéditeur, vous-même en l'occurrence, devez vous assurer de les respecter dans leur totalité.

La réglementation à suivre varie selon le mode de transport. Il s'agit des dispositions suivantes :

- Code maritime international des marchandises dangereuses (conventions internationales)

- Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (transport ferroviaire au Canada)

- Chapitre 49 du Code de la réglementation fédérale américaine (*Code of Federal Regulations*) (transport ferroviaire et routier aux États-Unis)

- Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien (établi par l'Organisation de l'aviation civile internationale [OACI]; l'Association internationale du transport aérien [IATA] a adopté un règlement similaire)

- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et règlements connexes, ainsi que les dispositions législatives provinciales (transport routier au Canada).

Ces règlements portent généralement sur les aspects suivants :

- identification du produit (nom, numéro et catégories);
- instructions et précisions relatives à l'emballage;
- marquage et étiquetage;
- documentation à établir;
- manutention; et
- mesures d'urgence.

En votre qualité d'exportateur et d'expéditeur, vous êtes seul responsable du respect de la réglementation relative aux marchandises dangereuses et de la signature des documents connexes.

6. Pour obtenir des conseils

Les transporteurs et autres intermédiaires du transport, tels les transitaires, peuvent vous donner des conseils quant à la meilleure manière de préparer vos marchandises pour une expédition internationale. Ce sont des experts en matière d'emballage, de manutention et d'arrimage, qui connaissent bien les normes minimales de protection. Les fabricants de boîtes sont également au courant de la résistance des matériaux et des normes internationales d'emballage.

Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada a publié une brochure intitulée *Arrimage sécuritaire*, où l'on traite des méthodes à suivre pour s'assurer d'un emballage efficace.

Les techniques de manutention propres aux marchandises

Les marchandises se présentent généralement sous trois formes différentes, chacune nécessitant l'emploi de techniques de manutention particulières :

- les marchandises en vrac,
- les marchandises regroupées en unités de chargement et
- les marchandises en conteneurs.

1. Les marchandises en vrac

a) Définition

On entend par «marchandises en vrac», celles qui ne peuvent ni ne doivent être regroupées (emballées) en quantités moindres que le volume de l'équipement de transport lui-même.

b) Exemples

Parmi les marchandises transportées en vrac figurent les céréales et les minerais; les produits forestiers; l'acier et les autres produits de la métallurgie; les voitures, les camions et autres véhicules de transport; les machines et le matériel industriel qu'il est impossible d'emballer ou de mettre dans un conteneur.

c) Les techniques de manutention

La manutention de ces marchandises se fait par leur chargement direct dans les véhicules de transport ou les navires, au moyen des installations et de l'équipement dont on dispose sur le navire ou au lieu de chargement.

Le transporteur choisi doit posséder le matériel nécessaire, car le transport en vrac exige l'emploi de méthodes et d'appareils spéciaux. La connaissance des techniques de manutention est plus importante que celle du produit lui-même.

2. Les marchandises regroupées en unités de chargement

a) Définition

L'expression «marchandises regroupées en unités de chargement» signifie qu'un ou plusieurs colis sont placés sur une palette, une plate-forme à patins ou autre dispositif de groupage de manière à ce qu'ils puissent être manutentionnés, chargés et arrimés ensemble.

Le groupage des marchandises en unités a pour but d'épargner des frais de main-d'oeuvre et du temps, tout en offrant une sécurité accrue. Il permet de réduire les opérations de manutention en assurant le déplacement mécanisé d'un grand nombre de colis. L'arrimage des marchandises à l'aide de courroies ou d'un emballage spécialisé garantit une meilleure protection contre le vol et les dommages.

b) Exemples

Entrent dans cette catégorie la quasi-totalité des marchandises mises en sacs, en boîtes ou en caisses, emballées et empilées, que l'on peut charger sur des palettes et des plate-formes à patins, ou encore attacher ensemble.

c) Les techniques de manutention

La manutention de ces marchandises exige l'emploi d'un équipement spécialisé, notamment les chariots-élévateurs, les grues, les élingues et autres appareils.

Elles sont souvent arrimées aux palettes à l'aide de courroies horizontales et verticales. On les protège et les stabilise à l'aide de pellicules élastiques. Pour protéger le dessus de charges empilées, on les recouvre de bois ou de contreplaqué. On peut ajouter un bâti vertical pour prévenir l'écrasement des marchandises. Il arrive parfois qu'une palette entière et son contenu soient recouverts de carton ou de panneaux de fibre de verre.

i. Méthodes de palettisation. Lorsque l'on groupe des marchandises en unités de chargement, il est bon de porter attention aux éléments suivants :

- dans la mesure du possible, les marchandises doivent être solidement arrimées à la palette;
- le poids des marchandises doit être réparti également, les plus légères étant placées sur les plus lourdes;
- aucune marchandise ne doit faire saillie;
- il est parfois bon d'arrimer certains types de marchandises avant de les poser sur la palette;
- un arrimage efficace exige l'utilisation de deux jeux de courroies, allant en sens opposé, et placées de telle façon que le chariot-élévateur ne puisse normalement pas les endommager;
- pour prévenir le glissement, il est préférable de placer une pièce de bois, de carton ou de tissu entre les surfaces métalliques contiguës;
- il est probable que les palettes aient à supporter le poids d'autres unités de chargement et que l'on marche sur leur contenu;
- chaque unité doit porter des inscriptions d'identification complètes : port de destination, adresses, poids unitaire brut, notice de manutention et d'arrimage, dimensions, précautions spéciales à prendre et autres renseignements pertinents.

3. Les marchandises mises en conteneurs

a) Définition

Cette catégorie comprend toutes les marchandises susceptibles d'être transportées par conteneur.

b) Exemples

Il s'agit de marchandises de tout genre, en vrac ou liquides, y compris les articles groupés en unités de chargement.

c) Les techniques de manutention

La manutention des marchandises exige l'emploi d'un équipement appartenant au transporteur. Il s'agit notamment des conteneurs eux-mêmes, de grues à portique, de wagons plats, de remorques à plate-forme et de navires porte-conteneurs.

Le transport des marchandises en conteneurs comporte les mêmes avantages que leur déplacement en unités de chargement, notamment une réduction des frais de main-d'oeuvre, du temps nécessaire à l'expédition, des vols et des dommages. Les frais d'emballage sont également moins élevés, puisqu'il se fait au moyen du conteneur lui-même.

Les techniques de manutention propres aux types d'emballage

1. Les sacs

Le déplacement des emballages est le principal inconvénient de cette méthode, surtout lorsque les sacs sont placés dans un conteneur. Non seulement les parois du conteneur doivent-elles, en cas de déplacement, supporter des pressions énormes, mais il est également possible que le conteneur se vide de son contenu lorsqu'on ouvrira les portes.

Le chargement et le déchargement des sacs mis en conteneur peut être assez long. Il serait probablement plus économique de recourir à des palettes non récupérables.

2. Les ballots

La résistance, la forme et la solidité d'un ballot dépend de ce qui le compose. On peut le recouvrir de toile de jute, de papier ou d'un autre matériau similaire, que l'on prendra soin de ne pas endommager lors du chargement.

Les ballots sont généralement déposés dans l'équipement de transport à l'aide de chariots-élévateurs. Si l'on charge des ballots de papier ou de pulpe de bois, il est préférable de placer des pièces de bois aussi longues que l'équipement de transport sur le plancher de celui-ci et sur la couche inférieure de ballots, de façon qu'un chariot-élévateur puisse y pénétrer pour effectuer le déchargement.

Il faut protéger les ballots contre les dommages causés par des angles et arêtes aiguës, en employant un matériau approprié. L'arrimage se fait au moyen de pièces de bois fixées aux angles internes de l'équipement.

3. Les boîtes de carton

Le frottement est très nuisible au carton; il faut donc employer des matériaux de remplissage, des étais de bois ou des courroies pour minimiser les déplacements. On charge d'abord l'avant de l'équipement de transport, en procédant ensuite des côtés vers le centre. Il faut prévoir une utilisation efficace de l'espace, afin d'éviter de laisser inutilement des vides.

Si l'équipement n'est pas entièrement rempli, il faut étayer la cargaison, surtout si les marchandises sont fragiles et leur emballage léger.

4. Les petits colis et les caisses

En principe, il faut prendre les mêmes précautions et suivre les mêmes méthodes d'arrimage que dans le cas des marchandises en boîtes. Pour obtenir une meilleure stabilité, on peut placer les caisses de manière qu'elles se chevauchent, comme les briques d'un mur de maçonnerie. Il est également possible de clouer les caisses ensemble pour limiter les déplacements et éviter qu'elles ne tombent lorsqu'on ouvrira les portes.

5. Les barils et tonneaux

Il ne faut jamais charger un baril ou un tonneau qui fuit. Les tonneaux doivent toujours être déposés côté bonde au-dessus.

Il est préférable de charger les barils métalliques à la verticale et très rapprochés les uns des autres. Ceux qui contiennent des produits chimiques dangereux doivent être déposés sur des pièces de bois alignées sur la longueur du conteneur.

Il faut placer, entre les couches de barils ou de tonneaux, un matériau de remplissage souple, par exemple des pièces de bois ou de carton, sauf s'ils sont spécialement conçus pour s'emboîter les uns dans les autres. Les barils placés à proximité des portes doivent être arrimés à l'aide de courroies d'acier et (ou) de cales de bois.

Il ne faut jamais charger ensemble des barils métalliques et des tonneaux de bois. Pour prévenir les fuites, ceux-ci devraient être placés sur leur bouge, à l'horizontale et de telle manière que leur poids soit supporté par leurs extrémités et non en leur centre. À cette fin, il faut placer suffisamment de pièces de bois sous les extrémités pour que le bouge des tonneaux ne touche plus le sol. On utilise ensuite des cales pour empêcher les tonneaux de rouler sur eux-mêmes.

6. Les palettes

Il faut fixer les marchandises à la palette au moyen de courroies, de colle ou d'une pellicule rétrécissable. Les dimensions des palettes doivent assurer l'utilisation optimale de l'espace de l'équipement de transport.

Si les unités sont de telles dimensions qu'il est impossible d'en placer plus d'une sur la largeur de l'équipement de transport, il faut alors les aligner au centre de celui-ci. Si l'équipement de transport est suffisamment large pour recevoir deux ou plusieurs unités, il est recommandé d'aligner les rangées à proximité des parois.

Si les palettes sont placées en une seule couche, des pièces de bois placées sous chacune et les reliant entre elles suffiront à les arrimer. Si l'équipement doit recevoir des palettes empilées, l'arrimage se fait au moyen d'étais de bois ou de sacs gonflables.

7. Les rouleaux et bobines

Il est préférable de charger les rouleaux de papier à la verticale et très rapprochés les uns des autres, en les alignant le long des parois et des extrémités. Tous les vides doivent être garnis d'une matière de remplissage. Les rouleaux se trouvant près des portes doivent être solidement arrimés au moyen de planches ou de cales.

Lorsqu'on charge de lourdes bobines de fil d'acier à l'horizontale, il faut les soutenir à l'aide de pièces de bois, afin de répartir leur poids sur le plancher de l'équipement de transport. On les arrime à l'aide de cales et de courroies métalliques très résistantes.

De telles bobines chargées à la verticale se placent de la manière indiquée pour les rouleaux de papier.

Les bobines de fils d'acier que l'on dépose sur des plates-formes à patins ou des palettes doivent y être solidement attachées avant l'expédition.

8. Les machines

On utilise habituellement des conteneurs à toit ouvert, des wagons plats ou des remorques à plate-forme pour expédier les machines ou le matériel de fortes dimensions. Les charges lourdes doivent être placées sur des patins de bois, que l'on fixera solidement à l'équipement de transport.

Une pièce expédiée seule doit être déposée au centre de l'équipement. Les patins doivent être fixés au plancher; on posera également des étais entre ceux-ci et les colonnes d'angle et les renforts latéraux.

Pour prévenir le glissement vers l'avant ou l'arrière, on bloquera la charge à l'aide de pièces de bois solides. On doit faire de même pour éviter les roulements latéraux.

9. Les véhicules

On peut expédier des voitures particulières et des camions de petites dimensions dans des conteneurs fermés. Les unes et les autres doivent être parfaitement secs au moment où on les y dépose. On laisse les glaces ouvertes d'environ 1 cm. Il existe des courroies spécialement conçues pour fixer les véhicules au conteneur.

On peut utiliser des remorques à plate-forme et des wagons plats pour l'expédition de gros camions, de moissonneuses et de bouteurs. Il faut les arrimer à l'aide de courroies à tendeur et de cales.

Les techniques de manutention propres aux types de déplacements

1. Le transport maritime

Lorsqu'on charge un conteneur maritime, il est bon de se rappeler que le déplacement international se fera en partie sur mer. Un voyage océanique n'est pas de tout repos, particulièrement dans l'Atlantique-Nord, en hiver. La traversée peut présenter des risques; le navire, les conteneurs et les marchandises peuvent subir des dommages considérables. Au cours d'une tempête d'envergure, les conteneurs placés sur le pont pourraient glisser à la mer et même être jetés par-dessus bord pour sauver le navire.

Au moment de remplir un conteneur, gardez toujours à l'esprit les principes suivants :

- utilisez le matériel disponible (anneaux de plancher, de paroi, etc.) pour arrimer les marchandises;
- les parois d'un conteneur ne sont pas conçues pour supporter une pression constante et il faut éviter d'y fixer les marchandises;
- les cales et étais de bois utilisés pour l'arrimage devront être retirés à l'arrivée sans risque d'endommager les parois internes du conteneur;
- tous les vides restant après l'arrimage doivent être remplis;
- il faut prévenir le glissement des marchandises jusqu'aux portes, car celles-ci pourraient s'ouvrir pendant l'expédition;
- les listes de colisage et les documents doivent être placés dans un endroit d'accès facile et aisément repérable;
- si vos colis sont de dimensions variées, préparez un plan d'arrimage, afin d'optimiser l'utilisation de l'espace;

- portez attention à la capacité de charge du conteneur, de l'équipement de manutention et du véhicule de transport terrestre;

- ne négligez aucune exigence douanière;

- marquez les marchandises dangereuses au moyen des étiquettes et placards internationalement reconnus et placez-les toujours au plus près des ouvertures; marquez le conteneur en conséquence;

- respectez les principes régissant la compatibilité des marchandises, surtout lorsque vous regroupez des articles de nature différente;

- chargez le conteneur de l'arrière à l'avant et des côtés vers le centre; ne laissez aucun vide le long des parois;

- les marchandises les plus lourdes doivent être déposées sur le plancher;

- dans la mesure du possible, répartissez le poids de vos marchandises sur toute la surface du conteneur;

- indiquez le poids brut des marchandises sur l'emballage, surtout si elles sont très lourdes;

- chargez le conteneur de la manière qu'il vous plairait d'avoir à le décharger;

- une fois le chargement terminé, veillez à bien fermer les portes; seule une porte bien scellée garantit l'étanchéité du conteneur.

2. Le transport aérien

a) Généralités

Plus que dans tout autre mode, les dimensions réelles de l'envoi prennent, dans le transport aérien, une importance capitale. Un colis qui ne peut pénétrer dans l'avion par la porte de chargement ne pourra jamais être expédié sur un vol régulier.

Vous devez planifier votre envoi en tenant compte des dimensions des unités de chargement. Il se peut que vous deviez retenir plus d'une unité ou même de l'espace sur plus d'un avion.

b) La sécurité

Dans le transport aérien, la sécurité prend une importance critique; les marchandises expédiées par avion sont en effet souvent de plus grande valeur que celles que l'on expédie autrement; il est aussi plus que probable qu'elles seront chargées et déchargées dans l'obscurité et que l'expédition aura lieu pendant des périodes d'activité accrue, où l'on insiste plus sur la rapidité et la flexibilité du transport.

Bien que la plupart des compagnies aériennes possèdent des systèmes de sécurité très raffinés, l'exportateur doit garder à l'esprit les éléments suivants :

- les marques apposées sur l'emballage ne doivent pas permettre une identification facile du contenu (des caméras, par exemple);

- il faut fixer l'heure du ramassage et de la livraison de façon à réduire le plus possible le temps où les marchandises demeurent sur les lieux de l'aérogare;

- l'expéditeur qui charge lui-même un conteneur doit y apposer un sceau non réutilisable et en indiquer le numéro sur les documents de transport, de façon qu'il soit possible de vérifier, à destination, si le sceau a été brisé;

- il est préférable d'informer la compagnie aérienne lorsqu'on lui confie des marchandises d'une valeur inhabituelle; les expéditeurs devraient connaître les services de sécurité spéciaux qu'offrent les transporteurs;

- l'expéditeur devrait s'informer des limites de la responsabilité civile des compagnies aériennes et de l'indemnisation dont il pourrait bénéficier en cas de perte ou de dommages aux marchandises.

c) La température et la pression

Les compagnies aériennes font tout en leur pouvoir pour éviter que les marchandises n'aient à subir des variations extrêmes de température. Il est néanmoins essentiel que l'expéditeur soit généralement au fait des différences observées aux points d'origine et de destination.

En haute altitude, la pression peut également avoir des effets sur les marchandises. Dans la cabine d'un avion uniquement destiné au transport des marchandises, on maintient habituellement la pression à l'équivalent de 5000 à 8000 pi. Dans la soute à marchandises d'un avion qui transporte également des passagers, la pression correspond ordinairement à une altitude de 8000 pi; la différence, par rapport au niveau de la mer, est donc de 4 lb au pi^2. Une telle pression n'endommagera pas les bagages, le courrier et la plupart des marchandises solides, mais il pourrait en être autrement pour certains liquides.

Dans les conditions les plus difficiles, à savoir dans les compartiments non pressurisés, la différence de pression, par rapport au niveau de la mer, peut atteindre 8 lb au pi^2. Certains liquides placés dans des contenants non scellés pourraient s'en trouver affectés. Il faut toujours laisser un vide d'expansion dans un conteneur ou un colis.

d) La manutention des unités de chargement

Les unités de chargement aérien ne peuvent être déplacées à l'aide d'un chariot-élévateur; elles exigent l'utilisation de machines spéciales, différentes des autres appareils de groupage. La base d'une unité de chargement aérien est relativement mince et souple. Si l'on y place des charges fortement concentrées, il faut d'abord la garnir d'un matériel susceptible de la renforcer suffisamment.

e) Méthodes de chargement

Il est essentiel de bien répartir le poids des marchandises dans une unité de chargement aérien. Les éléments à retenir sont les suivants :

- les articles plus lourds doivent être placés sur le plancher, à proximité des parois;
- si l'unité de chargement doit recevoir plusieurs pièces lourdes, il faut en répartir le poids sur la longueur et sur la largeur;
- les objets légers doivent être placés plus près du centre;
- dans la mesure du possible, les marchandises doivent être placées de telle façon que leurs étiquettes soient visibles;
- les extrémités des colis empilés doivent se chevaucher afin d'assurer une meilleure stabilité et de prévenir les chutes vers l'extérieur lors de l'installation des filets d'arrimage.

Annexe II
Documents de référence et adresses utiles

Publications spécialisées

Canadian Transportation Law Reporter, ouvrage en 2 volumes publié par l'Institut canadien du trafic et du transport et la société CCH Canadienne Limitée, Toronto, CCH Canadienne Limitée, 1989 (avec mises à jour mensuelles).

Le premier volume contient des observations sur le transport et la distribution au Canada, notamment en ce qui concerne le chemin de fer et le transport routier, maritime, aérien et par pipeline; on y traite aussi d'assurance maritime, d'entreposage, de douanes, de marchandises dangereuses, de manutention, de groupage et de stratégies.

Le volume 2 contient les textes des lois, ordonnances et règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux se rapportant au transport des marchandises au Canada.

L'abonnement comprend les volumes eux-mêmes, leurs mises à jour mensuelles et un bulletin d'information également mensuel. On en fait la demande à la société CCH Canadienne Limitée, 6 Garamond Court, Don Mills (Ont.) M3C 1Z5; tél. : (416) 441-2992.

Exporter's Guide to Cargo Insurance. Ouvrage publié par le Canadian Board of Marine Underwriters, Montréal, Canadian Board of Marine Underwriters, sans date.

Ce guide est destiné aux entreprises canadiennes qui possèdent déjà une expérience de l'exportation et à celles qui envisagent de se lancer dans le marché international.

Pour obtenir plus de renseignements, on peut communiquer avec le Canadian Board of Marine Underwriters, 1 Eva Rd. Suite 409, Etobicoke (Ont.) M9C 4Z5; tél. : (416) 626-7380.

Publications de la Chambre de commerce internationale

Règles uniformes pour un document de transport combiné. Publication n° 298.

Elle contient les règles relatives aux conditions minimales standard des contrats provenant d'entrepreneurs de transport combiné.

Documents de transport nets. Publication n° 473.

Cette publication contient des renseignements sur les documents de transport, les connaissements maritimes, les documents de transport nets, les lettres d'indemnisation et la mise en conteneurs.

On peut se procurer les publications de la CCI en s'adressant au Conseil canadien pour le commerce international, 1080, côte du Beaver Hall, Montréal (QC) H2Z 1T2; tél. : (514) 866-4334.

Publications d'Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada

On trouve ci-dessous une courte liste des brochures publiées par Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada. On peut se procurer ces publications gratuitement dans les centres régionaux de commerce international, dont la liste figure plus loin, ou auprès d'AECEC, 125,promenade Sussex, Ottawa (Ont.) K1A 0G2. On peut aussi téléphoner sans frais à InfoExport au 1-800-267-8376.

CanadExport. Bulletin d'information bimensuel publié par la Direction des services de communication sur le commerce au Canada, Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada.

Guide de l'exportateur : Conseils pratiques. Troisième édition, juin 1989.

Arrimage sécuritaire.

Les marchés d'exportation : La filière des maisons de commerce.

Choix et utilisation d'un agent commercial aux États-Unis.

L'exportateur canadien et le commerce de compensation.

Choix et utilisation des représentants et distributeurs étrangers.

Documentation et crédits documentaires : Guide de l'exportateur.

Autres publications gouvernementales

Exportation : Mémorandum D-20. Publication de Revenu Canada, Douanes et Accise.

Les mémorandums D contiennent des Directives de Revenu Canada, Douanes et Accise.

Ils sont divisés en 21 numéros, qui sont disponibles, contre paiement, auprès d'Approvisionnements et Services Canada, Ottawa (Ont.) K1A 0S9; tél. : (819) 956-4800.

Programmes et services d'ISTC : Nos connaissances favorisent la compétitivité. Publication d'Industrie, Sciences et Technologie Canada.

On peut se procurer des exemplaires gratuits de cette publication et d'autres brochures auprès des bureaux régionaux d'ISTC ou à l'adresse suivante : Industrie, Sciences et Technologie Canada, 235, rue Queen, Ottawa (Ont.) K1A 0H5; tél. : (613) 995-8900.

Organismes professionnels

Association canadienne des courtiers en douane
121, rue York
Ottawa (Ont.) K1N 5T4
Tél. : (613) 238-3394

Canadian Board of Marine Underwriters
1 Eva Rd., Suite 409
Etobicoke (Ont.) M9C 4Z5
Tél. : (416) 626-7380

Chambre de Commerce du Canada
Division des affaires internationales
55, rue Metcalfe, bureau 1160
Ottawa (Ont.) K1P 6N4
Tél. : (613) 238-4000

Association des exportateurs canadiens
Bureau 250, 99, rue Bank
Ottawa (Ont.) K1P 6B9
Tél. : (613) 238-8888

Association des transitaires internationaux canadiens Inc.
C.P. 929
Streetsville (Ont.) L5M 2C5
Tél. : (416) 567-4633

Association des manufacturiers canadiens
Service des exportations
1 Yonge Street
Toronto (Ont.) M5E 1J9
Tél. : (416) 363-7261

Conseil canadien pour le commerce international
1080, côte du Beaver Hall, bureau 1730
Montréal (QC) H2Z 1T2
Tél. : (514) 866-4334

Instituts professionnels

1. Courtage en douane

Institut canadien des courtiers en douane
305-555 Burnhamthorpe Road
Etobicoke (Ont.) M9C 2Y3
Tél. : (416) 622-5807

2. Transport, distribution et stratégies

Institut canadien du trafic et du transport
145, Berkeley Street, Suite 500
Toronto (Ont.) M5A 2X1
Tél. : (416) 363-5696

Organismes et ministères du gouvernement fédéral

Agence canadienne de développement international
200, promenade du Portage
Hull (QC) K1A 0G4
Tél. : (819) 997-7775

Société pour l'expansion des exportations
151, rue O'Connor
Ottawa (Ont.) K1P 5T9
Tél. : (613) 598-2500

Affaires extérieures et Commerce extérieur Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ont.) K1A 0G2
Tél. : 1-800-267-8376 (sans frais)
ou (613) 993-6435

Industrie, Sciences et Technologie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ont.) K1A 0H5
Tél. : (613) 995-8900

Centres du commerce international

Si vous n'avez jamais exporté à l'étranger, veuillez communiquer avec le Centre de commerce international d'AECEC de votre province. Les Centres du commerce international sont situés dans les bureaux d'Industrie, Sciences et Technologie Canada, sauf dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon.

Colombie-Britannique
Centre du commerce international
650 West Georgia Street, Suite 900
P.O. Box 11610
Vancouver (C.-B.) V6B 5H8
Tél. : (604) 666-0434
Télex : 045-1191
Télécopieur : (604) 666-8330

Alberta
Centre du commerce international
Canada Place, Room 540
9700 Jasper Avenue
Edmonton (Alb.) T5J 4C3
Tél. : (403) 495-2944
Télex : 037-2762
Télécopieur : (403) 495-4507

Centre du commerce international
510-5th Street S.W., Suite 1100
Calgary (Alb.) T2P 3S2
Tél. : (403) 292-6660
Télécopieur : (403) 292-4578

Saskatchewan
Centre du commerce international
105-21th Street East, 6th Floor
Saskatoon (Sask.) S7K 0B3
Tél. : (306) 975-5925
Télex : 074-2742
Télécopieur : (306) 975-5334

Centre du commerce international
1955 Smith Street, 4th Floor
Regina (Sask.) S4P 2N8
Tél. : (306) 780-6108
Télex : 071-2745
Télécopieur : (306) 780-6679

Manitoba
Centre du commerce international
330, av. du Portage, 8e étage
C.P. 981
Winnipeg (Man.) R3C 2V2
Tél. : (204) 983-8036
Télex : 07-57624
Télécopieur : (204) 983-2187

Ontario
Centre du commerce international
Dominion Public Building, 4th Floor
1 Front Street West
Toronto (Ont.) M5J 1A4
Tél. : (416) 973-5053
Télex : 065-24378
Télécopieur : (416) 973-8161

Québec
Centre du commerce international
Tour de la Bourse, bureau 3800
800, place Victoria
C.P. 247
Montréal (QC) H4Z 1E8
Tél. : (514) 283-8185
Télex : 055-60768
Télécopieur : (514) 283-8794

Nouveau-Brunswick
Centre du commerce international
770, rue Principale
C.P. 1210
Moncton (N.-B.) E1C 8P9
Tél. : (506) 851-6452
Télex : 014-2200
Télécopieur : (506) 851-6429

Nouvelle-Écosse
Centre du commerce international
1801 Hollis Street
P.O. Box 940, Station M
Halifax (N.-É.) B3J 2V9
Tél. : (902) 426-7540
Télex : 019-22525
Télécopieur : (902) 426-2624

Île-du-Prince-Édouard
Centre du commerce international
Confederation Court Mall, Suite 400
134 Kent Street
P.O. Box 1115
Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7M8
Tél. : (902) 566-7400
Télex : 014-44129
Télécopieur : (902) 566-7450

Terre-Neuve
Centre du commerce international
Atlantic Place, Suite 504
215 Water Street
P.O. Box 8950
St. John's (T.-N.) A 'B 3R9
Tél. : (709) 772-5511
Télex : 016-4749
Télécopieur : (709) 772-2373

On trouve également des centres du commerce international aux endroits suivants :

Centre commercial
Industrie, Sciences et Technologie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ont.) K1A 0H5
Tél. : (613) 995-5771

Territoires du Nord-Ouest
Industrie, Sciences et Technologie Canada
Precambrian Building
P.O. Bag 6100
Yellowknife (T. N.-O.) X1A 2R3
Tél. : (403) 920-8578
Télécopieur : (403) 873-6228
AES : (403) 920-2618

Yukon
Industrie, Sciences et Technologie Canada
108 Lambert Street, Suite 301
Whitehorse (Yuk.) Y1A 1Z2
Tél. : (403) 668-4655
Télex : 014-2200
Télécopieur : (403) 668-5003